Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 50 / 24. NOVEMBER 2021

Ogier gewinnt Rallye Monza

WRC-Abschied mit Sieg & Titel

Rallye-EM: Gran Canaria

Lukyanuk-Sieg beim EM-Finale

Interview: Thomas Laudenbach

LMDh-Auto von Porsche im Plan

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 50



Formel 1: Hamilton-Sieg in Katar

Leichtes Spiel nach Verstappen-Strafe



MotoGP-Interview: Valentino Rossi

Rückblick auf eine Ausnahme-Karriere



Superbike: Finale in Mandalika

Rea trotz Doppelsieg von Toprak entthront

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL



PORSCHE



MOTOGP

Editorial

Beim IMSA-Finale in Road Atlanta holte Mazda den letzten großen Underdog-Sieg. Ob wir die Marke jemals auf der großen Bühne wiedersehen werden?

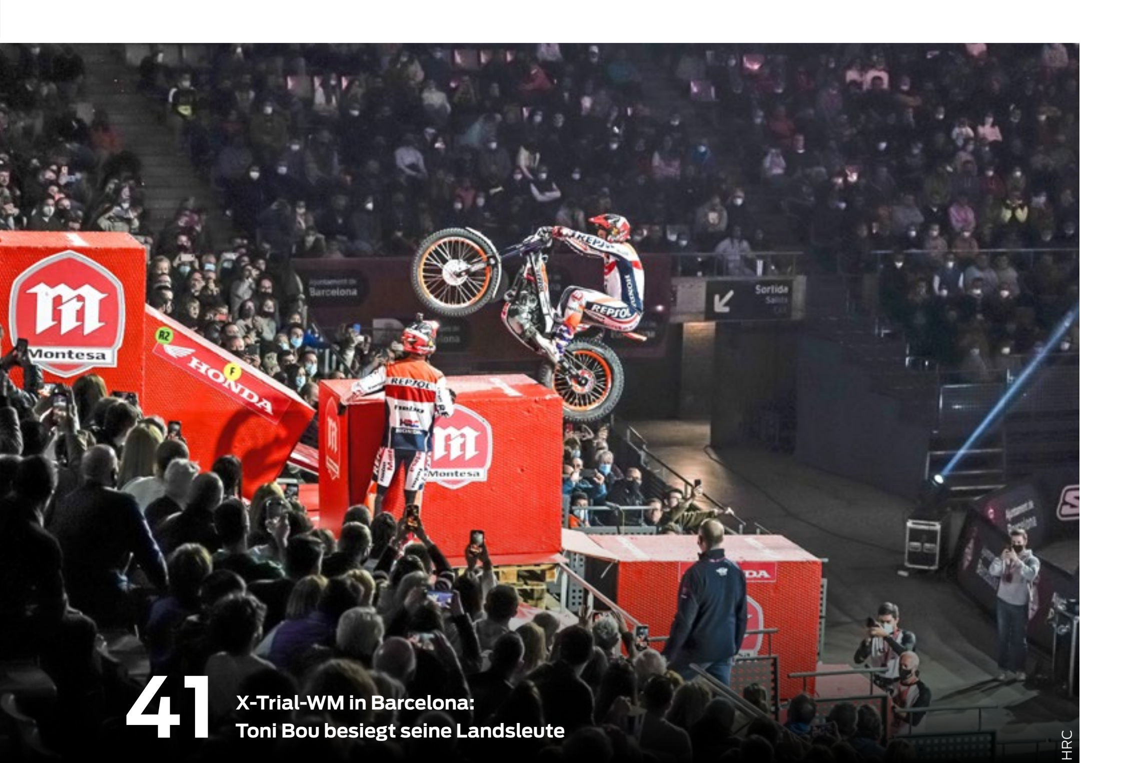
John Doonan, Boss der IMSA, war zu Tränen gerührt: Beim letzten Auftritt von Mazda in der DPI-Topklasse siegte das Multimatic-Einsatzteam mit den Piloten Oliver Jarvis, Harry Tincknell und Jonathan Bomarito am vorletzten Wochenende beim 10h-Rennen in Road Atlanta. „Ich bin glücklich, dass sich Mazda mit einem Sieg würdig verabschiedet", so John Doonan, der vor seiner Zeit als IMSA-Chef über zehn Jahre die Geschicke von Mazda Motorsport in Nordamerika geleitet hatte.

Mazda im Motorsport – das ist die Geschichte David gegen Goliath. Der kleine japanische Autobauer hatte niemals die Ressourcen und finanziellen Mittel, um gegen Giganten wie Toyota und Honda bestehen zu können. Nur Mitsubishi und Subaru hatten es zeitweise geschafft, ihr Gärtlein zu beschicken und internationale Reputation zu ergattern – damals durch die Einsätze in der Rallye-Weltmeisterschaft.

Mazda schien da immer irgendwie hinten runterzufallen: Die Renngeschichte der Marke scheint nur eine Randnotiz wert zu sein, einige Irrungen und Wirrungen säumten den Weg. Wer erinnert sich nicht mit Schaudern an die Mazda-Prototypen mit Dieselmotor, die bis 2014 im US-Rennsport für viel Rauch und wenig Erfolg sorgten? Doch es gab auch eine faszinierende Seite beim Underdog Mazda: Alle paar Jahre kam die kleine Marke aus der Tiefe des Raums und verzückte die Welt. Alle Motorsportfans haben den ersten japanischen Sieg in Le Mans 1991 noch vor Augen – oder besser in den Ohren: Damals gewann völlig überraschend der Mazda 787B mit der Startnummer 55. Johnny Herbert, Bertrand Gachot und Volker Weidler pilotierten den grün-roten Prototypen zum Sieg – gegen Peugeot, gegen Mercedes, gegen Jaguar. Klar, die anderen fielen aus wie die Fliegen, doch man muss zur Stelle sein. Der 2,6-Liter-Vierscheiben-Wankelmotor war genauso ein Exot in der Siegerliste von Le Mans wie die Marke selbst.

Die Mazda-Bosse in Amerika wollten an den historischen Erfolg anknüpfen und starteten 2017 das Mazda-DPI-Programm – übrigens durchaus mit der Perspektive, eines Tages wieder beim größten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans antreten zu können. Doch bevor es so weit hätte kommen können, ging den Japanern die Luft aus: 2021 bestritt Mazda sein letztes Jahr in der Topklasse, eine Fortsetzung machte keinen Sinn, weil erstens das Geld fehlte und man zweitens mit Multimatic den zentralen Technikpartner für die kommende LMDh-Epoche an Porsche verloren hatte. „Mazda ist keine Marke, die aber immer wieder große Siege errungen hat", so IMSA-Boss John Doonan. Die lange Reise im US-Prototypensport begann übrigens 1984 in der GTP-Lights-Klasse, wo Mazda mit einem Zweischeiben-Wankelmotor dominierte. Und sie endete mit dem Gesamtsieg beim „kleinen" Le-Mans-Rennen in Atlanta 2021. Ein würdiges Ende. Sayonara, Mazda!

Marcus Schurig
Redakteur



41 **X-Trial-WM in Barcelona: Toni Bou besiegt seine Landsleute**

HRC



MSa-Paddock



PLAUSCH MIT VASSEUR

Alfas Teamchef lief Michael Schmidt am Samstag im Fahrerlager direkt in die Arme. Da konnte unser Reporter direkt ein paar Fragen loswerden, die Frédéric Vasseur ganz locker beantwortete. Obwohl sich sein Team in Katar mit einigen Schäden am Auto plagte.



BAUSTELLE NORDSCHLEIFE

Redakteur Michael Bräutigam wanderte am Wochenende seine Lieblings-Rennstrecke ab – und schaute dabei gleich mal, wo dort über den Winter überall Hand angelegt wird.



SCHNELLE EHRENRUNDE

Während die WM-Stars in den Bergen um den Sieg kämpften, durfte MSa-Rallyereporter Reiner Kuhn neben Prada-Junior Lorenzo Bertelli in dessen Ford Fiesta WRC Platz nehmen und sich durch den königlichen Park von Monza katapultieren lassen.



SCHREIBEN IM PARADIES

Weil die wenigen Hotels in Mandalika überbucht waren, fand MSa-Reporter Imre Paulovits ein Apartment mit bestem Internet-Anschluss in einem kleinen Fischerdorf. Beim Schreiben auf der Terrasse schauten ihm gelegentlich ein paar Affen über die Schultern.

Alleingang dank V

Red Bull leistete sich in Katar zu viele Fehler. In der Qualifikation stolperte man über das Setup und die gelben Flaggen. Lewis Hamilton setzte zu einem Solo an, das ihn in der WM bis auf acht Punkte an die Spitze heranbringt. Alpine feierte dank Fernando Alonso sein zweites Podest der Saison.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso wurde Verstappen strafversetzt?

Rund 90 Minuten vor dem Rennstart kam die Hiobsbotschaft für Max Verstappen. Ein Vergehen unter doppelt gelb geschwenkten Flaggen am Ende der Qualifikation kostete ihn den zweiten Startplatz und warf ihn auf den siebten zurück. Valtteri Bottas verlor drei Positionen, weil er eine einfache gelbe Flagge ohne zu lupfen passierte. Der Auslöser war jeweils Pierre Gasly, der mit Frontflügelschaden rechts auf der Zielgerade strandete.

Red Bull war außer sich. Teamchef Horner nannte den Streckenposten einen Schurken und kam nach einer öffentlichen Entschuldigung mit einer Verwarnung davon. „Kleine Dinge haben in einer engen WM große Auswirkungen. Das war ein Kommentar aus dem Frust heraus und nicht als individueller Angriff auf den Streckenposten zu verstehen.“ Sportchef Helmut Marko polterte auch nach dem Rennen. „Wir sind im Hightech-Zeitalter. Den Fahrern wird alles auf das Display gespielt. Max war darauf fixiert. Hier erschien aber nichts. Der Clerk of the Course hat den Streckenposten angewiesen, gelb zu schwenken. Plötzlich entscheidet der sich, die zweite hinzuzunehmen. Für einen Spitzensport wie die Formel 1 ist das eine Farce. Völlig unprofessionell.“

Aber Regel ist nun mal Regel, zumal es einige Präzedenzfälle gibt. Da spielt es auch keine Rolle, dass es ein Wirrwarr mit dem System gab. Dass die Leuchttafeln kein Gelb anzeigten. Dass Verstappen nicht am Funk gewarnt wurde. Er hatte Gasly gesehen und hätte mindestens damit rechnen müssen, dass eine Gelbphase ausgerufen ist.

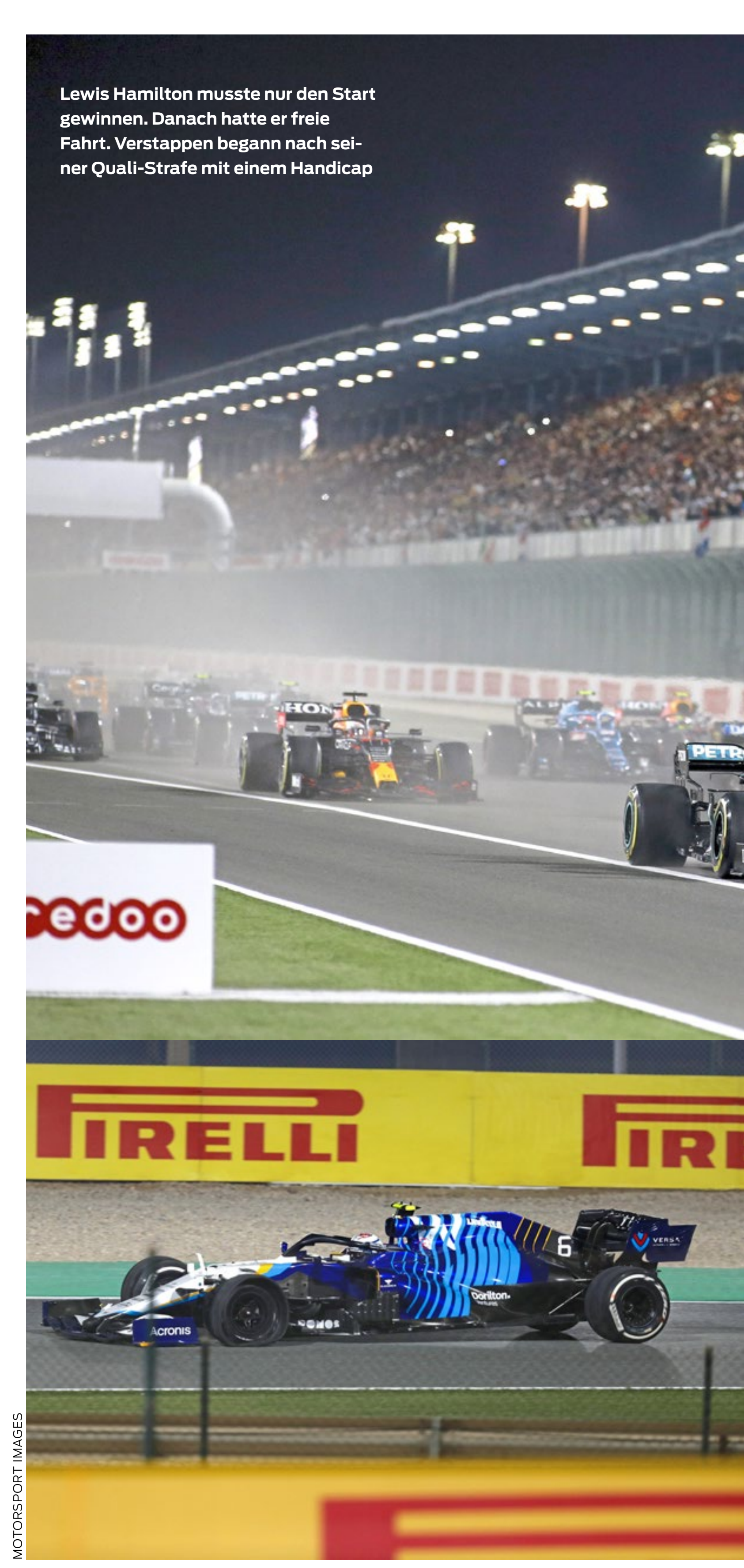
Im Rennen tauchte der WM-Führende bereits nach fünf Runden auf Rang 2 auf. Er überholte drei Autos am Start sowie Gasly und Alonso. „Das war einer meiner besten Starts. Ich bin für die erste Kurve nach innen gewechselt. Das war goldrichtig.“

Wieso war Mercedes so überlegen?

Red Bull in Katar über zu viele Stolpersteine. Die Quali verhagelte man sich, weil man kurz zuvor von weniger auf viel Abtrieb umschwenkte. Der größere Heckflügel stabilisierte zwar den flatterigen Flap bei geöffnetem DRS. Er führte allerdings dazu, dass das Heck zu stark wurde und die Front im Verhältnis zu schwach. Die Balance fehlte, was den Red Bull ins Untersteuern trieb. Erst im Rennen wurde es mit mehr Benzin besser.

Ohne Verstappen im Rücken konnte Hamilton nach dem gewonnenen Start direkt enteilen. Als Verstappen die Verfolgerrolle einnahm, lag er bereits 3,791 Sekunden zurück. In der Startphase hatte er sich zudem den Frontflügel minimal beschädigt – im Zweikampf mit Alonso. „Ich hatte dadurch leichtes Untersteuern. Aber nichts, was den großen Speed-Unterschied erklärt.“ Die Aufholjagd kostete Reifen. Deshalb schwenkte Red Bull ziemlich schnell von einem auf zwei Boxenstopps um. Mercedes kopierte jeweils die Taktik mit Hamilton als Reaktion auf Red Bull.

Speziell auf den harten Reifen schien Verstappen näher an Hamiltons Pace dran zu sein. Die Mercedes-Ingenieure gaben zu, dass der Weltmeister zwischendrin auf Anschlag fahren musste. Doch schlussendlich ging der W12 schonender mit seinen Reifen um – zumindest mit Hamilton im Auto. Er kontrollierte den Abstand und wurde angewiesen, die Randsteine zu meiden, als die Lücke wieder aufriss. „In Summe waren wir mit Lewis zwei Zehntel schneller als mit Max.“ Horner rechnet vor. „Die haben sie uns



Lewis Hamilton musste nur den Start gewinnen. Danach hatte er freie Fahrt. Verstappen begann nach seiner Quali-Strafe mit einem Handicap

Gleich vier Piloten hatten Reifenschäden zu beklagen – immer vorne links. Nicholas Latifi musste sein Rennen nach dem Plattfuß sogar ganz aufgeben

MOTORSPORT IMAGES

erstappen-Strafe



WILHELM

XPB

Fernando Alonso schaffte es auch dank Fehlern der Konkurrenz zurück aufs Podest. Die VSC-Phase kurz vor Ende des Rennens spielte wohl keine Rolle

in Kurve 6 eingeschenkt." Auf der langen Gerade herrschte Gleichstand. Red Bull behauptet, Mercedes habe vor der Quali das Hauptblatt des Flügels getauscht, um auf der sicheren Seite zu sein, was die Verbiegung angeht. Im gegnerischen Lager wird diese Darstellung dementiert. Den FIA-Test hat der Mercedes-Flügel mit zwei Gewichten von je 35 Kilogramm souverän bestanden.

Warum platzten vier Reifen?

Die Reifen bauten in Katar über die Distanz kaum ab. Der Grip blieb überwiegend konstant von Anfang bis Ende des Stints. Allerdings fiel die Abnutzung hoch aus. Besonders vorne links. Der Losail International Circuit quält den linken Vorderreifen, weil die schnellen Kurven fast ausnahmslos rechtsherum führen. Die Fahrer mussten im Rennen deshalb besonders achtgeben. Trotzdem kam es zu vier Schäden. Es erwischte einen Mercedes, einen McLaren und die zwei Williams.

Bei Bottas platzte in der 33. Runde der Mediumreifen. Ohne echte Vorwarnung. Die leicht fallenden Temperaturen der Lauffläche wurden jedenfalls nicht als Alarmsignal gewertet. Der Gummi war aber schon weit heruntergehobelt. Dann traf Bottas auch noch einen der aggressiven Randsteine, was wohl Schwingungen im Reifen auslöste, welche die Karkasse vor Kurve 7 zerstörten. „Mit vollen Tanks im ersten Stint lastet ohnehin mehr auf den Reifen. Die Lauffläche war zu 100 Prozent durch", sagt Pirellis Rennleiter Mario Isola. „Dann fehlt dem Unterbau der Schutz. Wir hatten den Teams vor dem Rennen eine Zweistopp-Strategie empfohlen." Die Taktik mit nur einem Wechsel war aber der schnellere Weg ins Ziel.

Damit versuchten es auch die beiden Williams-Piloten, und bezahlten ebenfalls. Der harte Reifen zerbarst jeweils in der 32. Runde. Vermutlich aus demselben Grund wie bei Mercedes. Der Fall Lando Norris könnte anders gelagert sein. „Er hat mehr Runden auf dem Soft als auf der harten Mischung zurückgelegt", gibt McLaren-Teamchef Andreas Seidl zu bedenken. 25 zu 24, um genau zu sein. Der Engländer hatte Glück, dass es ihn kurz vor und nicht nach der Boxenausfahrt erwischte. „Wir haben einen Schnitt an der Seitenwand festgestellt", verriet Isola. Die Außenschulter war der wunde Punkt der Pirellis in Katar.

Hat Alonso das virtuelle Safety Car gerettet?

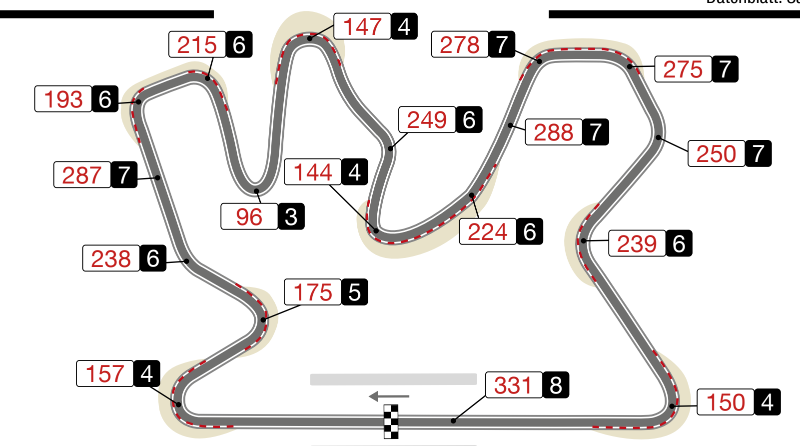
Alpine machte alles richtig. Flüssige Kurse schmecken dem A521. Das hat man in dieser Saison zum Beispiel in Barcelona gesehen. Die Ingenieure in der Fabrik leisteten die perfekte Vorbereitung. Das Basis-Setup stimmte im Vergleich zu Ferrari und McLaren, die eine langsamere Strecke erwartet hatten und erst einmal hinterherhechelten. Der topfebene Asphalt begünstigte das favorisierte Setup. So konnte der Alpine tief und steif abgestimmt werden. Katar ist keine Motorenstrecke. Da wog der Nachteil von rund 35 PS weniger nicht so sehr.

Der Alpha Tauri fraß seine Reifen, was die Fahrer zu zwei Stopps zwang. Der Alpine streichelte sie. „Unser Auto geht pfleglich mit den Reifen um. Ich hatte noch ausreichend Puffer und keine Sorge vor Schäden", berichtete Alonso. Er hatte im Kampf um Rang 3 zwei Gegner – Valtteri Bottas und Sergio Pérez. Der Reifenschaden eliminierte Bottas. Red Bull spielte mit zwei Stopps die sichere Karte. Da nutzte es Pérez auch nichts, im schnelleren Auto zu sitzen, aus dem Mittelfeld vorzustürmen und Alonso zwischendrin sogar zu überholen. Das virtuelle Safety Car in der dritt- und vorletzten Runde verschaffte dem Spanier Gewissheit. „Ohne hätten wir ihn noch in der letzten Runde bekommen", glaubt Red Bull. Dafür hätte Pérez in drei Runden aber neun Sekunden gutmachen müssen. Er war bei freier Fahrt aber maximal 1,7 Sekunden flotter als sein Vordermann. Alonso verdiente das Podest. Er war schnell, als er es musste, und schonte die Reifen, als er es konnte. „Die zwei Runden unter VSC haben uns Luft verschafft. Es zählte jede Kurve", führte Alpine-Technikchef Marcin Budkowski aus. ■

GP KATAR: 20. VON 22 LÄUFEN, 21. NOVEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,380 km
Runden:	57
Distanz:	306,660 km
Zuschauer:	10 000
Wetter:	27 Grad, klar
Topspeed Qualifikation:	333,0 km/h (Mazepin)
Topspeed Rennen:	344,1 km/h (Ricciardo)
Gangwechsel/Runde:	34
Volllastanteil:	77 % (1020 m = 13,0 s)
Pole-Position bis 1. Kurve:	371 m
Führungswechsel:	0



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Team, Zeit	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB	Mercedes, 1.20,827 min	44
2	Pierre Gasly, F	AlphaTauri-Honda, 1.21,640 min	10
3	Fernando Alonso, E	Alpine-Renault, 1.21,670 min	14
4	Lando Norris, GB	McLaren-Mercedes, 1.21,731 min	4
5	Carlos Sainz, E	Ferrari, 1.21,840 min	55
6	Valtteri Bottas, FIN[1]	Mercedes, 1.21,478 min	77
7	Max Verstappen, NL[2]	Red Bull-Honda, 1.21,282 min	33
8	Yuki Tsunoda, JAP	AlphaTauri-Honda, 1.21,881 min	22
9	Esteban Ocon, F	Alpine-Renault, 1.22,028 min	31
10	Sebastian Vettel, D	Aston Martin-Mercedes 1.22,785 min	5
11	Sergio Pérez, MEX	Red Bull-Honda, 1.22,346 min	11
12	Lance Stroll, CDN	Aston Martin-Mercedes, 1.22,460 min	18
13	Charles Leclerc, MC	Ferrari 1.22,463 min	16
14	Daniel Ricciardo, AUS	McLaren-Mercedes, 1.22,597 min	3
15	George Russell, GB	Williams-Mercedes, 1.22,756 min	63
16	Kimi Räikkönen, FIN	Alfa Romeo-Ferrari, 1.23,156 min	7
17	Nicholas Latifi, CDN	Williams-Mercedes, 1.23,213 min	6
18	Antonio Giovinazzi, IT	Alfa Romeo-Ferrari, 1.23,262 min	99
19	Mick Schumacher, D	Haas-Ferrari, 1.23,407 min	47
20	Nikita Mazepin, RUS	Haas-Ferrari, 1.25,859 min	9

Startnummer
[1] 3 Plätze zurück wegen Ignorierens einfach geschwenkter Flaggen
[2] 5 Plätze zurück wegen Ignorierens doppelt geschwenkter Flaggen

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	57/57[2]	1:24.28,471 h = 217,812 km/h	m/h/m	2 (50,616 s)	1.25,084 min
2.	Verstappen	57	+ 25,743 s	m/h/m/s	3 (1.15,340 min)	1.23,196 min
3.	Alonso	57	+ 59,457 s	s/h	1 (25,991 s)	1.26,682 min
4.	Pérez	57	+ 1.02,306 min	m/h/m	2 (50,839 s)	1.25,613 min
5.	Ocon	57	+ 1.20,570 min	s/h	1 (25,517 s)	1.27,061 min
6.	Stroll	57	+ 1.21,274 min	m/h	1 (26,157 s)	1.27,356 min
7.	Sainz	57	+ 1.21,911 min	m/h	1 (25,639 s)	1.26,570 min
8.	Leclerc	57	+ 1.23,126 min	m/h	1 (25,799 s)	1.26,555 min
9.	Norris	56		s/h/m	2 (51,871 s)	1.25,746 min
10.	Vettel	56		s/m	1 (25,726 s)	1.26,434 min
11.	Gasly	56		s/m/m	2 (51,739 s)	1.27,019 min
12.	Ricciardo	56		m/h	1 (25,562 s)	1.27,198 min
13.	Tsunoda	56		s/m/h	2 (52,333 s)	1.27,043 min
14.	Räikkönen	56		s/m/h	2 (51,807 s)	1.26,358 min
15.	Giovinazzi	56		s/m/m	2 (51,334 s)	1.27,823 min
16.	Schumacher	56		s/m	1 (25,881 s)	1.28,412 min
17.	Russell	55		s/h/s	2 (1.01,127 min)	1.25,768 min
18.	Mazepin	55		m/s	1 (26,515 s)	1.27,340 min
19.	Latifi	50	Reifenschaden (P 15)	s/h		1.28,732 min
20.	Bottas	48	Aufgabe: Fahrzeugschäden (P 12)	m/h		1.27,246 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	9*	351,5 Punkte
2.	Hamilton	7	343,5 Punkte
3.	Bottas	1	203 Punkte
4.	Pérez	1	190 Punkte
5.	Norris		153 Punkte
6.	Leclerc		152 Punkte
7.	Sainz		145,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	105 Punkte
9.	Gasly		92 Punkte
10.	Alonso		77 Punkte
11.	Ocon	1	60 Punkte
12.	Vettel		43 Punkte
13.	Stroll		34 Punkte
14.	Tsunoda		20 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Räikkönen		10 Punkte
17.	Latifi		7 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Hamilton – Bottas	15 : 5
Verstappen – Pérez	18 : 2
Ricciardo – Norris	8 : 12
Vettel – Stroll	12 : 8
Alonso – Ocon	12 : 8
Leclerc – Sainz	13 : 7
Gasly – Tsunoda	20 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	7 : 11
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	17 : 3
Russell – Latifi	17 : 3

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Mercedes	8*	546,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	10	541,5 Punkte
3.	Ferrari		297,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes	1	258 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	137 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		112 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		77 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		11 Punkte

GP KATAR, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.23,723 min	22
2.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,437 s	28
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,471 s	24
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,786 s	21
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,925 s	27
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,990 s	26
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,067 s	27
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,192 s	22
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,249 s	23
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,492 s	19
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,568 s	24
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,605 s	19
13.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,965 s	24
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,034 s	23
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,105 s	25
16.	George Russell	Williams	+ 2,148 s	24
17.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,182 s	21
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,976 s	21
19.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,989 s	11
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,777 s	16

GP KATAR, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.23,148 min	27
2.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,209 s	27
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,350 s	20
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,422 s	25
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,484 s	24
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,557 s	26
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,587 s	28
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,639 s	20
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,872 s	27
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,885 s	28
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,893 s	29
12.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,908 s	25
13.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,947 s	23
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,987 s	24
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,483 s	26
16.	George Russell	Williams	+ 1,806 s	27
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,924 s	23
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,061 s	28
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,427 s	27
20.	Nikita Mazepin	Haas	keine Zeit	--

GP KATAR, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:22.310 min	17
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,078 s	16
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,341 s	10
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,525 s	17
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,536 s	14
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,738 s	17
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,876 s	13
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,899 s	18
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,966 s	17
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,257 s	20
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,401 s	14
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,574 s	17
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,585 s	16
14.	George Russell	Williams	+ 1,613 s	17
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,844 s	17
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,936 s	19
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,978 s	17
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,189 s	15
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,370 s	20
20.	Nikita Mazepin	Haas	keine Zeit	1

STATISTIK DES WOCHENENDES

2674

Fernando Alonso musste 2674 Tage auf sein 98. Podium in der Formel 1 warten. 147 Grands Prix waren seit dem GP Ungarn 2014 vergangen. „Ich hoffe, dass es bis zum nächsten Podium nicht wieder sieben Jahre dauert", grinste der Spanier nach der Zieldurchfahrt in Katar. Nur ein Fahrer kann eine längere Spanne zwischen zwei Pokalen in der Königsklasse vorweisen. Bei Alex Wurz vergingen zwischen seinen beiden dritten Plätzen beim Silverstone-Rennen 1997 und beim San-Marino-Grand-Prix 2005 in Imola noch drei Monate mehr. Die letzten beiden Fahrer vor Alonso, die es im reifen Alter von mehr als 40 Jahren aufs Formel-1-Podium schafften, hießen übrigens Michael Schumacher (GP Europa 2012, Valencia) und Nigel Mansell (GP Australien 1994, Adelaide).

ZITAT DES RENNENS

„Vor dem Reifenschaden gab es keine Vibrationen oder Warnzeichen. Uns war bewusst, dass wir ans Limit gingen. Es war aber unsere beste Chance aufs Podium. Auf der Runde zurück an die Box wurde das Auto leider stark beschädigt."

Valtteri Bottas, Mercedes



XPB

Fernando Alonso sorgte für das zweite Alpine-Podium des Jahres

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 8,65 **Lewis Hamilton** Mercedes AMG F1

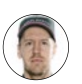

07/10 Ø 7,10 **Valtteri Bottas** Mercedes AMG F1


07/10 Ø 9,05 **Max Verstappen** Red Bull Racing


07/10 Ø 7,05 **Sergio Pérez** Red Bull Racing


08/10 Ø 8,20 **Lando Norris** McLaren

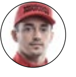

05/10 Ø 6,70 **Daniel Ricciardo** McLaren

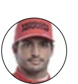

08/10 Ø 6,90 **Sebastian Vettel** Aston Martin

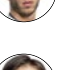

08/10 Ø 6,40 **Lance Stroll** Aston Martin


10/10 Ø 7,90 **Fernando Alonso** Alpine F1


09/10 Ø 6,90 **Esteban Ocon** Alpine F1


07/10 Ø 8,05 **Charles Leclerc** Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,65 **Carlos Sainz** Scuderia Ferrari


07/10 Ø 8,05 **Pierre Gasly** Scuderia AlphaTauri


06/10 Ø 5,45 **Yuki Tsunoda** Scuderia AlphaTauri


06/10 Ø 6,17 **Kimi Räikkönen** Alfa Romeo Racing


04/10 Ø 6,05 **Antonio Giovinazzi** Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 6,55 **Mick Schumacher** Haas F1 Team


04/10 Ø 5,00 **Nikita Mazepin** Haas F1 Team


07/10 Ø 7,50 **George Russell** Williams


06/10 Ø 5,80 **Nicholas Latifi** Williams

AUS DEM FAHRERLAGER

LOSAIL-EXPERTEN
Sergio Pérez und Nikita Mazepin waren die einzigen Fahrer im Feld, die vor dem GP Katar schon einmal mit einem Rennauto in Losail gefahren sind. Der eine in der asiatischen GP2-Serie, der andere in einem Formel-3-Auto mit Renault-Motor. Pérez konnte sich nicht mehr erinnern: „Als ich im Simulator gefahren bin, war es wie eine neue Strecke für mich." Mazepin wollte auch nicht von Streckenkenntnis sprechen: „Nach zehn Runden kennt jeder die Strecke so gut wie ich."

PÉREZ IM NEBEL
Sergio Pérez hätte wegen Bengalo-Feuern auf den Tribünen in Brasilien fast die schnellste Runde verpasst. „In Kurve 12 war so viel Rauch, dass ich nichts mehr sehen konnte. Ich musste lupfen. Das wäre fast noch schiefgegangen."

DRITTER FERRARI-FAHRER?
Antonio Giovinazzi hat freitags vor Brasilien endgültig erfahren, dass er 2022 nicht mehr für Alfa Romeo fährt. Es war keine große Überraschung mehr. Die Zukunft ist bereits zu 50 Prozent fixiert: „Ich freue mich auf die Formel E und hoffe, dass mich Ferrari als dritten Fahrer verpflichtet." Er fährt für Dragon-Penske.

NUR NICHT LAUFEN
Kimi Räikkönens Karriere wird mit drei Grands Prix auf neuen Strecken enden. Eine nette Abwechslung für den Mann, der in Abu Dhabi seinen 350. GP fahren wird. Neue Schauplätze machen Kimi nicht mehr nervös: „Ablaufen werde ich die Strecke auf keinen Fall. Da muss mir schon einer ein Fahrrad oder ein Moped leihen. So sehe ich die Strecke halt zum ersten Mal im Cockpit."


ALFA ROMEO

Kimi: Keine Lust auf Trackwalk

TSUNODAS ÄRGER
Yuki Tsunoda ärgert sich über die Zehn-Sekunden-Strafe und die zwei Strafpunkte, die er als Verursacher der Kollision mit Lance Stroll beim GP Brasilien bekam. „Das war viel zu hart. Man hätte mir nicht einmal eine Fünf-Sekunden-Strafe geben dürfen. Beim Startunfall in Mexiko wurde Ricciardo gar nicht bestraft. Ich habe nichts anderes getan." Aston Martin sieht das anders. „Das unbeholfene Manöver von Tsunoda hat uns das Chassis beschädigt", schimpft man im Team.

AM LIEBSTEN ZU HAUSE
Kimi Räikkönen hat in den letzten zwei Wochen viele Flugkilometer abgespult. Der Finne flog zwischen Mexiko, Brasilien und Doha immer wieder nach Hause. „Ich nutze jede freie Minute, um meine Familie zu sehen."

STROLL AUFGEWECKT
Auch die Fahrer kämpfen mit Jetlag. Bei Lance Stroll kam noch Pech dazu. „Ich habe in der Nacht nach dem Brasilien-Rennen super geschlafen. Aber dann gab es ab ein Uhr nachts ein Problem mit einem Alarm. Es dauerte bis fünf Uhr morgens."

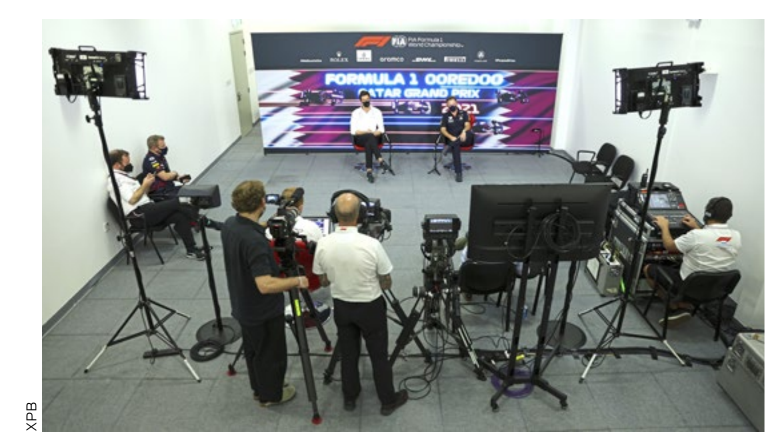
SCHÖN IM STRASSENAUTO
Bernd Mayländer war angetan von der Strecke in Losail. „Im Straßenauto macht das echt Spaß. Da kannst du nicht wie im F1-Renner über alles brettern. Mein Aston Martin geht vom Unter- ins Übersteuern. Die Karosserie schaukelt sich auf. Die Reifen werden heiß. Nach zehn Runden war ich bereit."


WILHELM

Mayländer: Spaß im Safety Car

KOMMENTAR

Geht es Ihnen auch so? Mich regt das Nachverhandeln von strittigen Rennszenen immer mehr auf. Wenn ein Resultat offiziell ist, sollte es nicht mehr angefochten werden können. Ein Schiedsrichterurteil muss Bestand haben. Es wird ja nicht einfach so von einem Menschen getroffen, sondern von vier Sportkommissaren, die Videos, GPS-Daten und die Aussagen der Fahrer genau analysieren. Wenn sie dann aus Sicht einiger Beteiligter immer noch falschliegen, muss man das akzeptieren. So wie im Fußball beim Videobeweis. Irgendwann ist Schluss mit dem Diskutieren. Es ist wirklich keine Raketenwissenschaft, ein Duell auf der Rennstrecke zu beurteilen. Bei Verstappen gegen Hamilton in Brasilien war glasklar, dass Verstappen viel zu spät bremst. Und dass er auf seiner engen Linie innen nie einen Radius fahren kann, der Hamilton außen genug Platz lässt. Er hat die Lenkung nicht absichtlich aufgemacht. Er hat sie nie zugemacht. Sonst hätte er sich gedreht. Das kann man jetzt beurteilen, wie man will, aber nicht zu Tode diskutieren. Mit dem offiziellen Resultat muss das Thema durch sein. Da brauche ich keine neuen Beweise mehr. Die Teams benehmen sich manchmal wirklich kindisch. Hamilton hat in Silverstone für die Kollision mit Verstappen eine Strafe bekommen. Hätte sie ihn den Sieg gekostet, hätte Red Bull gar nichts unternommen. So aber forderte man eine noch härtere Strafe. Bei Hamilton ist gar nichts passiert. Er kam im dritten Versuch an Verstappen vorbei. Das hat uns einen wunderbaren Zweikampf beschert. Mercedes wollte auf Prinzipien herumreiten. Dafür hat man in Kauf genommen, dass sich der Sport lächerlich macht. Solche Verfahren vermitteln Inkompetenz und Planlosigkeit und den Eindruck eines Systems, das nicht funktioniert. Die FIA sollte schleunigst das Recht auf Neuaufnahme eines Verfahrens einkassieren. Und für eine klare Linie bei Zweikämpfen sorgen. Entweder alles bestrafen oder gar nichts. ■



XPB

Mercedes und Red Bull nehmen in Kauf, dass dem Sport geschadet wird



Michael Schmidt
Redakteur

Sollen Rennszenen nachverhandelt werden? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Größer, teurer, sch

Aston Martin liegt in der Teamwertung nur auf Platz 7. Trotzdem setzt Teambesitzer Lawrence Stroll auf Expansion. Der Rennstall soll bis 2024 mit Mercedes, Ferrari und Red Bull konkurrieren.

Von: **Michael Schmidt**

Das hatte sich Lawrence Stroll anders vorgestellt. Unter dem Namen Racing Point fuhr sein Rennstall 2020 mit McLaren, Renault und Ferrari um den dritten Platz in der Konstrukteurswertung. Er hat die Schlacht nur verloren, weil dem Team 15 Punkte abgezogen wurden. Renault hatte erfolgreich protestiert, dass der RP20 eine freche Kopie des Mercedes W10 von 2019 war.

Das Abkupfern des Meisterautos der Vorsaison zeigt, wie der kanadische Milliardär tickt. Er will den schnellen Erfolg. Egal wie. Deshalb warf er sich seinem Geschäftsfreund Toto Wolff an die Brust, handelte einen Deal aus, den man als Haas light bezeichnen könnte. Racing Point bezog die Komponenten von Mercedes, die das Reglement erlaubt: Motor, Getriebe, Aufhängungen, Hydraulik. Sogar das Konzept wurde übernommen. Von viel auf wenig Bodenfreiheit im Heck. Die Aerodynamik wurde anhand von Fotos überraschend originalgetreu nachgebaut.

Der Schachzug funktionierte. Der pinke Mercedes-Verschnitt war 2020 das drittschnellste Auto im Feld, vor allem als das Technikbüro um Andy Green zu Saisonmitte eigene Ideen einfließen ließ. Doch Erfolgsgeschichten lassen sich in der Formel 1 nicht so einfach wiederholen. Statt sich in der Aerodynamik wieder auf eigene Füße zu stellen, ließ Stroll senior den 2020er-Mercedes nachbauen. Doch dann stellte eine Regeländerung dem Plagiat ein Bein. Mit Restriktionen am Unterboden, dem Diffusor und den Bremsbelüftungen funktionierte die Aerodynamik nicht mehr so wie gewünscht. Das bekam auch Mercedes zu spüren. Jetzt war Eigenleistung gefragt, auf der Basis eines fremden Autos. Mercedes fand Lösungen, den Abtriebsverlust aufzufangen. Aston Martin nicht.

> „Wenn du mit den Topteams konkurrieren willst, musst du genauso groß sein und die gleichen Ressourcen haben wie sie.“
>
> Otmar Szafnauer

Dem AMR21 fehlt es an Anpressdruck. Um ihn halbwegs zurückzuholen, müssen die Flügel steiler gestellt werden. Dann ist das Auto aber zu langsam auf den Geraden. Die ineffiziente Aerodynamik ist auf den meisten Strecken ein Handicap. „Das Fenster, in dem wir gut aussehen, ist sehr klein“, bilanziert Sebastian Vettel. Nur dort, wo maximaler Abtrieb oder das Gegenteil verlangt ist, können die Fahrer glänzen: in Monte Carlo, Budapest, Mexico-City, Losail, Baku, Spa oder Monza. „Auf allen anderen Strecken sind die Defizite schwer zu kompensieren. Das geht nur über ein perfektes Setup, gutes Reifenmanagement oder die Strategie“, erzählt Vettel. Die Konkurrenz hat dazu im Lauf der Saison mehr Rundenzeit gefunden als Aston Martin.

Eine Rolle rückwärts

Die Rolle rückwärts kam für den Teambesitzer und seine Investoren zur falschen Zeit. Sie wollten die Auferstehung von Aston Martin wenigstens mit einem Achtungserfolg feiern. Doch das ehemals effizienteste F1-Team ist auf dem siebten Platz eingemauert. Mit 35 Punkten Rückstand auf Platz 6 und 54 Zählern Vorsprung auf Rang 8. Das Jahr lief abgesehen von ein paar Achtungserfolgen so enttäuschend, dass sich



Lässt sich Erfolg mit Geld kaufen? Nach der Pleite dieses Jahr werden noch mehr Millionen in die Zukunft investiert

ASTON MARTIN

selbst Vettel für einen Moment fragte, ob es all den Aufwand wert ist, für achte, neunte oder zehnte Plätze.

Der vierfache Weltmeister blieb dem Team treu. Weil ein neues Reglement nächstes Jahr alle Uhren auf null stellt. Weil er nicht 2022 auf der Couch sitzen und feststellen will, dass der Neustart vielleicht gerade seinem Team gute Karten in die Hand spielt. Und weil er weiß, wie Aston Martin expandiert.

Das Einzige, das ihm Sorgen machen sollte, ist das Tempo, in dem der einst kleine, aber feine Rennstall wächst. Vor zwei Jahren arbeiteten in Silverstone 420 Leute mit einem Budget von 110 Millionen Dollar. Heute sind es 593 Mitarbeiter. Dazu 35 offene Stellen. Aston Martin kratzt am Budgetdeckel von 145 Millionen. „Wenn du mit den Topteams konkurrieren willst, musst du so groß sein und die gleichen Ressourcen haben wie sie“, begründet Teamchef Otmar Szafnauer das rasante Wachstum.

Die Fabrik stammt aus den 90er-Jahren, in denen das Team noch Jordan hieß. Gleich nebenan nimmt ein Rohbau Gestalt an. Im ersten Quartal 2023 wird dort ein Weltraumlabor stehen, in dem dann fast 700 Leute arbeiten. Die alte Fabrik wird zu einem Museum ausgebaut. Zwischen alt und neu finden der neue Windkanal, ein 360-Grad-Simulator und Prüfstände aller Art Platz. Darunter auch ein VTC-Prüfstand, auf dem das Auto gekoppelt mit dem Simulator im Labor fahren kann. Bislang haben nur Ferrari, Mercedes und Red Bull vergleichbare Anlagen. Aston Martin will sein Testzentrum Anfang 2024 in Betrieb nehmen. Die Gesamtinvestition wird auf 240 Millionen Euro geschätzt.

Es ist der klassische Fall eines Besitzers, der den Erfolg kaufen will. Im Fahrerlager erzählt man sich, dass Stroll nach dem Vorbild Red Bull sogar einen eigenen Motor im Auge hat. Tatsache ist, dass der kanadische Milliardär den Antrag gestellt hat, in die Motorengruppe aufgenommen zu werden, um dort ein Mitspracherecht zu haben. Der Bau eines eigenen Antriebs wäre aber selbst bei dem abgespeckten Technikformat für 2026 zu groß für einen Privatier. Da müsste Stroll schon Partner finden. Mercedes wohl kaum. Die Freundschaft zu Toto Wolff soll getrübt sein, nachdem Aston Martin offenbar Leute aus Brackley abwerben wollte. Der neue Geschäftsführer Martin Whitmarsh wird eher bei seinem alten Team McLaren wildern. Die Gerüchteküche sagt, dass der frühere Technikchef Tim Goss auf dem Weg ist. ■



ASTON MARTIN

Sebastian Vettel ist das Lachen noch nicht vergangen. Er hofft auf 2022



ASTON MARTIN

Teambesitzer Lawrence Stroll will mit den großen Teams kämpfen



ASTON MARTIN

Die neue Fabrik befindet sich im Bau. Sie wird 2024 in Betrieb genommen

Formel 1

Neuer Heckflügeltest

Red Bull hat den Verdacht, dass sich das Heckflügel-Hauptblatt am Mercedes unter Last verbiegt. Die FIA will ab Jeddah einen neuen Test einführen, der das unterbinden soll. Damit wäre ein Protest überflüssig.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull ist seit einem halben Jahr den phänomenalen Topspeeds der Mercedes auf der Spur. Letzte Theorie: An den Silberpfeilen biegt sich unter Last das Heckflügel-Hauptblatt nach unten. Dazu wird das Heck des Autos auch noch abgesenkt. „Das kommt einem Vorteil von 50 PS gleich", behauptet Teamchef Christian Horner. Als Beweis dienen ihm Fotos von hinten, die mutmaßlich Kratzspuren an den Endplatten zeigen. Horner drohte schon mit einem Protest.

Der könnte ab dem GP Saudi-Arabien überflüssig werden. Die FIA will ihre Testmethoden für Heckflügel verschärfen. Ab dem Rennen in Jeddah sollen die Hauptblätter der Flügel entsprechend den Vorwürfen geprüft werden. „Wir hätten nichts gegen einen Protest", gibt sich Toto Wolff entspannt. „Dann ist das Thema endlich vom Tisch. Glaubt jemand wirklich, dass wir so blöd sind, mit einem illegalen Flügel beim Rennen aufzutauchen?" Doch was passiert, wenn ein Team beim Test durchfällt? Die Zeit zu reagieren ist zu kurz. ■



WILHELM

Die FIA will beim Mercedes-Heckflügel handeln, bevor Red Bull protestiert

Formel 1

Einspruch abgelehnt

Mercedes ist mit seinem Einspruch gegen Max Verstappens Fahrweise beim GP Brasilien durchgefallen. Die Sportkommissare sahen in dem neuen Beweismaterial nichts, was ihr Urteil geändert hätte.

Von: **Michael Schmidt**

Sebastian Vettels Strafe 2019 in Montreal. Der Crash zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen 2021 in Silverstone. Ihr Zweikampf jüngst in Brasilien. Ferrari, Red Bull und Mercedes waren jeweils mit dem Urteil der Sportkommissare nicht zufrieden und beantragten auf der Grundlage neuer Beweise eine Wiederaufnahme des Verfahrens. Alle drei fielen durch. Jetzt auch Mercedes. Die warfen Verstappen rücksichtsloses Fahren vor, was dazu geführt hatte, dass Hamilton beim Bremsduell in der 48. Runde des GP Brasilien zum Verlassen der Fahrbahn gezwungen wurde.

Das neue Beweismaterial waren die Aufnahmen der Bordkamera aus Verstappens Auto und Datenmaterial mit Bremspunkten und Geschwindigkeiten. Verstappen verteidigte sich: „Ich habe spät gebremst und konnte von meiner Linie aus nicht weiter einlenken. Sonst hätte ich mich gedreht. Es war ein harter, aber vertretbarer Zweikampf. Was erwartet ihr bei einem WM-Duell?"

Die Sportkommissare räumten ein, dass die Beweise von Mercedes zum Zeitpunkt ihres Urteils nicht vorlagen, dass sie neu und auch relevant waren, aber eben nicht signifikant genug, um ihr Urteil zu ändern. Es war auch Verärgerung zu spüren. „Wir sitzen während eines Rennens nicht passiv herum. Der Vorfall wurde uns berichtet und wir haben anhand der vorliegenden Beweismittel entschieden, dass keine Untersuchung nötig war." ■



MOTORSPORT IMAGES

Der Mercedes-Einspruch zum Brasilien-Duell wurde abgeschmettert

NACHRICHTEN

ZWEI MAL SCHAULAUFEN
Im nächsten Jahr müssen die Teams jede Neuentwicklung der Öffentlichkeit zeigen. Das Procedere soll so aussehen: Am Freitag werden alle zehn Autos in der Boxengasse präsentiert. Die Teams stellen eine Liste mit den neuen Teilen bereit. Darunter auch die Experimental-Teile, die nur am Freitag getestet werden. Nach der Qualifikation werden fünf Autos ausgewählt und in ihrer endgültigen Spezifikation vorgeführt.

MOTOREN-KLEINKRIEG
Am 15. Dezember wird der FIA-Weltrat das endgültige Motoren-Reglement für 2026 verabschieden. Im Moment streiten die Hersteller noch über die Höhe des Kostendeckels und darüber, ob es ein Prüfstandslimit geben soll. Red Bull drängt darauf, dass die Prüfstandsstunden begrenzt werden.

PIASTRI BEI ALPINE
Oscar Piastri ist das Supertalent von Alpine. Der 20-jährige Australier hat 2020 auf Anhieb die Formel-3-Meisterschaft gewonnen und führt in seinem ersten Formel-2-Jahr die Serie an. Alpine hat Piastri als Reservefahrer nominiert und ihm ein ausgiebiges Testprogramm versprochen. Doch wer muss 2023 für den Mann aus Melbourne gehen? Esteban Ocon hat einen Dreijahresvertrag, und Fernando Alonso ist der Chef im Team.

KEIN EINSPRUCH MEHR
Die jüngsten Einsprüche von Red Bull und Mercedes gegen Entscheidungen der Sportkommissare haben möglicherweise Folgen. F1-Sportchef Ross Brawn erzählte im Fahrerbriefing, dass man bei Vergehen auf der Rennstrecke wie im Fußball zu Tatsachenentscheidungen übergehen will, die nicht anfechtbar sind. Außerdem hängt das Urteil der Schiedsrichter davon ab, ob sich im Auslauf der Kurve eine Mauer, ein Kiesbett oder Asphalt befindet.



PORSCHE

Der neue Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach über seine Ziele, mögliche Strukturanpassungen in der Sportabteilung, den Stand beim LMDh-Projekt und die Perspektiven für den GT3-Sport.

Von: **Marcus Schurig**

Wie lauten Ihre Ziele als neuer Porsche-Sportchef?
Wir haben natürlich konkrete Ziele in den einzelnen Motorsportsparten, darüber hinaus gibt es eine übergeordnete Ebene, deren wichtigstes Kennzeichen darin besteht, dass wir vor einem tiefgreifenden Wandel stehen, und zwar mit sehr vielen unterschiedlichen Facetten. Meine Aufgabe besteht erstens darin, die ganz besondere Bedeutung des Motorsports für die Marke Porsche aufrechtzuerhalten. Zweitens will ich garantieren, dass der Motorsport seinen Beitrag zur technischen Entwicklung leistet. Beides zusammen soll sicherstellen, dass man bei Porsche sagt: Es ist wichtig und richtig, dass wir eine Organisation wie die Motorsportabteilung haben, weil sie einen Benefit für die Marke bringt.

In Amerika gibt es den Slogan: New bosses, new rules. Welche strukturellen Veränderungen werden Sie vornehmen? Ich frage, weil Pascal Zurlinden seine Position als Leiter Werkssport kürzlich aufgegeben hat.
Die Tatsache, dass Pascal Zurlinden für sich entschieden hat, etwas Neues zu machen, hat nichts damit zu tun, dass wir jetzt etwas verändern wollen oder dass etwas schiefgelaufen ist. Ganz klare Aussage: Ich hätte wahnsinnig gerne mit Pascal Zurlinden weitergearbeitet, aber er hat für sich eine andere Entscheidung getroffen, und das muss ich respektieren. Der Vorgang hat also nichts mit bevorstehenden Umstrukturierungen zu tun. Ich trete hier nicht an, um den Laden umzukrempeln. Meine Analyse sagt, dass Porsche Motorsport sehr gut aufgestellt ist, was auch das Verdienst jener ist, die bisher in wichtigen Positionen Verantwortung getragen haben.

Parallel steht Porsche Motorsport vor neuen Herausforderungen, Stichwort LMDh ...
Richtig, die Welt verändert sich laufend, und mit ihr wird sich

Porsche-Abschlusserfolge in Road Atlanta: Doppelsieg in der GTLM-Klasse, drei Meistertitel in der GTD-Klasse

PORSCHE

„Die Hersteller müssen mit offenen Karten spielen“

auch Porsche Motorsport verändern. Dieser Wandel ist aus meiner Sicht ein kontinuierlicher Prozess. Ich glaube, es ist fair zu sagen, dass wir uns nach dem Weggang von Pascal Zurlinden die Gesamtstruktur noch mal anschauen. Wollen wir das mit den entsprechenden Zuschnitten so weitermachen, oder wollen wir Anpassungen und Veränderungen vornehmen?

Wo steht das LMDh-Projekt, wie geht es weiter?
Wir haben ja schon vor langer Zeit erklärt, dass unser Ziel darin besteht, den ersten Rollout noch in diesem Jahr durchzuführen, da liegen wir im Plan. Da das erste Rennen unverrückbar im Januar 2023 in Daytona stattfindet, haben wir natürlich noch eine intensive Testphase vor der Brust. Dazu muss das Auto im Sommer homologiert werden – das ist ein sehr anspruchsvoller Zeitplan.

Beim LMDh-Motor gibt es noch Geheimniskrämerei …
Der Motor ist bestimmt und befindet sich in der Erprobung, sonst müssten wir Seifenkistenrennen fahren, was wir nicht vorhaben. Im Ernst: Die Motorisierung kommunizieren wir später.

Dazu gibt es beim LMDh-Projekt viele externe Partner …
Das Gesamtmanagement ist eine komplexe Herausforderung. Das Getriebe oder das Hybridsystem kommen von externen Partnern, Penske ist der externe Einsatzpartner, dazu haben wir eine enge Partnerschaft mit Multimatic als Chassis-Partner, den Motor bauen wir selber, das Design für Bodykit und Aerodynamik stammt ebenfalls von Porsche – all diese Handlungsstränge und Schnittstellen müssen synchron laufen und perfekt ineinandergreifen. Deshalb muss man viel Arbeit in die Prozesse und in die Kommunikation stecken, damit hintenraus alles perfekt zusammenläuft. Das ist anders als zur LMP1-Zeit, wo fast alle wichtigen Baugruppen zentral und inhouse entwickelt wurden, da hat man natürlich immer eine bessere Kontrolle beim zeitlichen Ablauf und bei der Koordination.

Es ist kein Staatsgeheimnis, dass andere VW-Marken die von Porsche vorentwickelte LMDh-Basis nutzen werden. Wie läuft die Zusammenarbeit mit den Brüdern und Schwestern?
Wir haben besonders mit Audi eine sehr enge Kooperation bei diesem Thema, was den Vorteil hat, dass wir auch Aufgaben und gewisse Umfänge aufteilen können. Das entpuppt sich auf vielen Ebenen als Vorteil, weil jede Organisation ihre besonderen Stärken oder hochspezialisiertes Personal hat, das der andere Hersteller vielleicht so nicht hat. Wir können Aufgaben nach Spezialisierung und Kapazitäten so verteilen, wie es für beide Hersteller am besten funktioniert. Natürlich sind Schnittstellen bei der Entwicklung über zwei Unternehmen nicht immer einfach, aber ich muss festhalten, dass die operative Zusammenarbeit zwischen Audi und Porsche im Motorsport sehr gut klappt – ich habe ja für beide Organisationen lange genug gearbeitet.

> „Ich trete nicht an, um den Laden umzukrempeln, denn nach meiner Analyse ist Porsche Motorsport sehr gut aufgestellt.“
>
> Sportchef Thomas Laudenbach

Porsche hat im GT-Sport die Grundregel, nicht gegen seine Kunden anzutreten. Wie soll das in der LMDh laufen?
Eine ganz harte Trennung kann es in der LMDh-Klasse so nicht geben, weil wir uns sonst zum Beispiel für Werkssport und gegen Kundensport entscheiden müssten. Das Problem erledigt sich natürlich, wenn die Promoter eine eigene Wertung für die privaten LMDh-Teams ausschreiben, beispielsweise eine Pro-Pro-Klasse für Werksteams und eine Pro-Am-Klasse für LMDh, wo auch ambitionierte Privatfahrer antreten können. Damit vermeidet man automatisch, dass man gegen die eigenen Kunden antritt. Allerdings ist das eine Entscheidung, die die Serienbetreiber treffen müssen.

Oder ein Privatteam setzt drei Profis auf einen Porsche-LMDh und fährt in der Pro-Pro-Klasse. Denkbar?
Natürlich ist das denkbar, etwas Ähnliches haben wir dieses Jahr beim 24h-Rennen in Le Mans in der GTE-Pro-Klasse erlebt, wo Porsche-Teams genau das gemacht haben.

Dann könnte das Kundenteam das Werksauto schlagen – das gab es früher schon mal in der Gruppe C …
Jetzt muss ich vorsichtig sein, was ich sage! Wenn ein Porsche ganz oben auf dem Podest steht, dann passt das aus meiner Sicht. Wir haben für die Werkseinsätze in der IMSA-Serie und der Sportwagen-WM mit der Penske-Mannschaft ein absolutes Topteam unter Vertrag. Aber auch ein Topteam kann Pech haben – dann bin ich als Sportchef superfroh, wenn ein Kundenteam den Sieg holt.

Thema GTE-Pro: Unter sportlichen Gesichtspunkten hatten wir eine tolle WM-Saison. Dann ist die Sache an der BOP-Front aus dem Ruder gelaufen, es gab böses Blut.
Es ist wirklich sehr schade, wie das jetzt am Ende gelaufen ist. Wir haben allerdings im allerletzten WM-Rennen in Bahrain dann wieder ein tolles Autorennen erlebt – bis zu dem Unfall zwischen Ferrari und Porsche zwölf Minuten vor Rennende. Wir als Porsche haben lange vermieden, uns zu dem Thema BOP öffentlich zu äußern, weil wir der Meinung sind, dass man darüber mit den Verantwortlichen hinter verschlossenen Türen reden sollte. Wir sind der Meinung, dass die BOP in Le Mans nicht gepasst hat, das haben wir im Nachgang auch mit ACO und FIA besprochen. Der Porsche-Weg ist aber, dass wir solche Themen nicht in die Öffentlichkeit tragen, übrigens auch deshalb, weil wir nur unsere Daten kennen, während ACO und FIA alle Daten haben. Am Ende entscheiden den ACO und FIA. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, denn die sind souverän in ihrer Entscheidung, und das akzeptieren wir auch. Bis dahin war das alles okay, dann kam die BOP-Anpassung für das vorletzte Rennen in Bahrain, und ab dann war das kein schöner Stil mehr, weil es in die Öffentlichkeit getragen wurde, verbunden mit Drohungen. Das dürfen wir nicht tun, weil wir damit die Serie kaputt machen und die Bühne beschädigen, die für uns wichtig ist.

Auch mit Blick auf den Umstand, dass wir ab 2023 eine BOP in der Topklasse haben?
Ganz genau deshalb, denn alle Hersteller, die ab 2023 in der Topklasse antreten, haben eine Verantwortung dafür, dass wir gewisse Regeln einhalten. Das bedeutet, dass man keine Performance verschleiern oder verstecken darf, weil sonst die BOP-Macher keine Chance haben, einen ordentlichen Job zu machen. Die BOP kann nur funktionieren, wenn alle Hersteller mit offenen Karten spielen. Wenn wir nicht mit offenen Karten spielen, dürfen wir uns nicht beschweren, wenn die BOP nicht funktioniert.

Wo ist die Zielperspektive für die GT3-Klasse nach dem Ende der GTE-Pro-Ära?
Die GT3-Klasse ist für uns extrem wichtig, weil diese Fahrzeuge in Zukunft den GT-Sport als Stützpfeiler tragen. Der 911 ist die Ikone von Porsche, und die Aufgabe im Motorsport besteht darin, mit dieser Ikone erfolgreich zu sein – da trägt das GT3-Auto die Hauptlast. Weil die GTE-Ära endet, ist es umso wichtiger, dass die neue GT3-Version des 911 ein Erfolg wird. Die Tatsache, dass für das GT3-Auto neue Einsatzfelder wie Le Mans und WEC dazukommen, sehen wir als Aufwertung der Klasse.

Und was ist mit der DTM?
Wir als Marke Porsche werden nicht in der DTM antreten – wenn, dann fahren unsere Kunden. Wenn ein Kundenteam zu uns kommt und in der DTM antreten will, dann werden wir uns zusammensetzen und schauen, wie so etwas laufen könnte. ■

Besser ohne Stallgeruch



Stallregie und Teamorder sind Teil des Motorsports. Zumindest behaupten das jene Hersteller, die sie anwenden. Stallregie und Teamorder sind Teufelszeug, vergleichbar mit einem arglistig manipulierten Fußballspiel, sagen die Fans. Ein Verbot sei eh nicht zu kontrollieren, kontern die Hersteller. Was ist zu tun?

Von: **Marcus Schurig**

Haben Sie letzte Woche das Finale der IMSA-Serie in Road Atlanta gesehen? Beim letzten Langstreckenrennen der Saison gab es Stallregie, wieder mal. Aber anders als sonst: Das WeatherTech-Porsche-Team ordnete in der vorletzten Runde einen teaminternen Platztausch an, obwohl es nicht um Titel ging. Es ging nur um die persönliche Befindlichkeit des Finanziers, der heißt David MacNeil, ist Gründer und Besitzer von WeatherTech, er hat Millionen mit Fußmatten für Autos gescheffelt.

Und er zahlt den Einsatz des GTLM-Porsche, wo sein Sohnemann mitfährt. Beim Finale finanzierte er auch den Einsatz eines zweiten 911 RSR für drei Porsche-Werkspiloten. Die führten kurz vor Schluss, als die zweitplatzierte Corvette ausfiel, 17 Sekunden dahinter lag der zweite Weather-Tech-Porsche mit dem Sohnemann – dann ordnete der Money-Mann den Platztausch an. Die meisten Fans bekamen das erst mit, als die „falsche“ Fahrercrew auf dem Podest stand.

Es war vielleicht die unsinnigste und unnötigste Stallregie, die es im Motorsport je gegeben hat. Denn meistens geht es bei Teamorder um etwas: um einen Titel. Den hatte Corvette in Atlanta aber schon sicher. Also ging es bei dieser Stallregie um exakt – nichts.

Der Verlierer war der Sport

Die MacNeils freuten sich, die Fans fluchten. Der Verlierer war wieder mal der Sport, denn Stallregie hinterlässt einen faden Beigeschmack. Warum soll ich mir zehn Stunden lang ein Autorennen anschauen, wenn ein Millionär drei Minuten vor Ende die Reihenfolge umdreht? Das Gleiche gilt ja auch für einen manipulierten Boxkampf, oder?

Das Thema Stallregie begleitet den Motorsport, seit es ihn gibt. In der Formel 1 war der Aufschrei beim Platztausch zwischen Michael Schumacher und Rubens Barrichello beim Österreich GP 2002 so groß, dass die FIA Teamorder verbot. Argument: Artikel 151c im International Sporting Code (ISC) der FIA besagt, dass jede Handlung, die das Ansehen des Motorsports beschädigt, bestraft werden kann.

Motorsport als Teamsport?

Beschädigt Teamorder den Sport? Auf jeden Fall. Das Verbot in der F1 hielt nicht lange, dann wurde Stallregie für die letzten Läufe wieder erlaubt, weil die Teams vorher eh nicht eingreifen. Diese Regel macht halbwegs Sinn: Jeder Fan akzeptiert, dass der zweite Fahrer, der in der WM auf Platz 5 liegt, seinen Teamkollegen vorbeilässt, wenn der in den letzten drei Rennen um den WM-Titel kämpft. Hier wird Motorsport als Teamsport akzeptiert.

Andere Serien hatten (und haben) eine andere Philosophie. In der DTM hat man uns jahrelang erklärt, dass man sich als Hersteller früh in der Saison auf einen Fahrer konzentrieren müsse, weil man sonst zu viele Punkte einbüßen würde. Radikal gedacht ging ein Hersteller in der DTM mit zwei Fahrern in den Titelkampf, nach drei oder vier Läufen konzentrierte man sich auf einen Piloten. Teamorder gibt es demnach nicht nur im Finale, sondern gleich vom Start: Die „Ergänzungsfahrer“ unterstützen die beiden Titelkandidaten, indem sie Platz machen.

> Dass das alles blöd rüberkommt und dabei die Glaubwürdigkeit des Sports unterminiert wird, geben die betroffenen Hersteller sogar selber zu.

Das Narrativ der Hersteller: Bei der Tour de France gebe es ja auch von Anfang an einen Teamleader, und die DTM sei auch ein Teamsport. Nun ist die alte DTM tot, Teamorder gibt es aber auch in der neuen DTM – wie beim Finale am Norisring. Die Teams hatten dort gar keine Wahl, denn in ihren Verträgen steht, dass der Hersteller den letzten „Call“ hat. Wer sich nicht dran hält, der zahlt eine sechsstellige Strafe.

Dass das alles blöd rüberkommt und dabei die Glaubwürdigkeit des Sports unterminiert wird, geben sogar die betroffenen Hersteller zu. Dann zücken sie ihr letztes Argument: Der Betreiber der Rennserie kann Stallregie gar nicht kontrollieren – also sollte man die auch nicht verbieten.

Wenn die FIA Stallregie verbieten würde, dann stünden die Regelbrecher (also meist die Hersteller) außerhalb des Gesetzes – und damit blöd da. Gut, vielleicht würden sie dann im Geheimen tricksen, aber der Schaden entstünde primär bei ihnen, nicht beim Sport. NASCAR hat 2013 nach einer komplexen Stallregie-Attacke jede „künstliche Veränderung“ der Position unter Strafe gestellt. Damit haben Regelgeber und Rennserie den Sport rechtlich vor einer künstlichen Beeinflussung geschützt.

Die Strafen sind so hart, dass sich das jeder potenzielle Übeltäter zweimal überlegt – egal, wie reich er auch sein mag. ■

RETURN TO SENDER

Stallregie im Langstreckensport
Sollte Stallregie prinzipiell verboten werden? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



PORSCHE

Das Porsche-WeatherTech-Team tauschte in der vorletzten Runde die Plätze – der Sohnemann schlug die Profis

Nürburgring Langstrecken-Serie: Nachbesserungen für 2022

Nenngeld bleibt gleich

Die Nürburgring Langstrecken-Serie hat das Reglement für die kommende Saison in einigen Punkten nachgebessert und konkretisiert. Unter anderem gibt es einen Split in der VT2-Klasse, einzelne Kategorien werden nicht mehr zusammengelegt, das Nenngeld bleibt auch mit dem 12h-Rennen gleich. Noch eine gute Nachricht für die Fans: Sie müssen nicht auf den Opel Manta verzichten.

Von: **Bianca Leppert**



BR FOTO

Der Opel Manta bleibt den Fans auch in der nächsten Saison erhalten

Mit der Bekanntgabe des 12h-Rennens und einem neuen Punktesystem stellte die Nürburgring Langstrecken-Serie bereits die ersten Weichen für die Saison 2022. Nun stehen noch mehr Details fest.

Die VT2-Klasse, die in dieser Saison viel Zulauf bekam, wird in zwei Unterklassen mit getrennter Wertung unterteilt: in VT2 Frontantrieb und VT2 Heck- und Allradantrieb. Die Entscheidung geht auf den Wunsch zahlreicher Teams zurück. Daneben hatte man bei der NLS-Organisation auch ein Ohr für eine andere Bitte vieler Teams: Kleine Klassen werden nicht mehr mit anderen zusammengelegt.

Was ebenfalls viele Teilnehmer erfreuen dürfte: Das Nenngeld wird nicht erhöht. Obwohl das 12h-Rennen mehr Fahrzeit bietet, wird hier wie beim bisherigen Doppelheader nur das doppelte Nenngeld eines 4h-Rennens berechnet und somit auf die spezielle Situation der Teams und deren Jahresbudgets Rücksicht genommen.

Apropos Rücksicht: Die Einführung eines FT3-Sicherheitstanks aufgrund der vor drei Jahren erlassenen neuen FIA-Richtlinien wurde schon länger und viel diskutiert. Hier war die VLN-Organisation im Austausch mit dem DMSB, um die verpflichtende Einführung vor allem bei den seriennahen Produktionswagen auszusetzen. Der neueste Stand laut DMSB: Die VT-Klassen haben noch bis 2023 Zeit, und die V-Klassen müssen erst ab 2024 mit dem neuen FT3-Sicherheitstank antreten. Damit ist erst einmal ein Aufschub für die kleineren Fahrzeugklassen sichergestellt.

Für die Fans gibt es ebenfalls gute Neuigkeiten: Der Opel Manta bleibt der Serie erhalten, obwohl es immer wieder Gerüchte um einen Ausstieg aus der NLS gab. Der Oldie zählt zu den Fan-Lieblingen auf der Nordschleife. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h SEBRING: RUTRONIK-WIN

Bis zuletzt zitterte man, ob die 24h Sebring stattfinden würden, weil es Probleme mit der Containerfracht gab. Doch die Autos kamen noch rechtzeitig am Freitagabend, und das Rennen wurde mit Verspätung von Samstag bis Sonntag ausgetragen. Der Sieg ging an Rutronik Racing. Die Audi-Mannschaft sicherte sich den Triumph mit Elia Erhart, Sven Herberger, Michael Doppelmayr und Markus Winkelhock, der den verletzten Pierre Kaffer ersetzte. Lange sah es so aus, als könnte Herberth Motorsport die Porsche-Siegesserie fortsetzen, doch eine zweiminütige Zeitstrafe wurde ihnen zum Verhängnis. Man war beim Rennabbruch wegen Regens zum Tanken in der Box und hatte das Ampelsignal beim Verlassen der Box nicht beachtet.

BATHURST: NEUER TERMIN

Der Saisonstart der Intercontinental GT Challenge (IGTC) wurde in den Februar vorverlegt: Der Veranstalter SRO hat das 12h-Rennen in Bathurst auf den 27. Februar vorgezogen, nachdem es zuvor eine Terminkollision mit dem kombinierten Saisonauftakt von IMSA und WEC in Sebring gegeben hatte.

TOYOTA: MURATA GEHT

Der bisherige Präsident des Toyota Gazoo Racing Teams in Köln, Hisatake Murata, hat seinen Platz zum 1. Oktober räumen müssen,



ein Nachfolger soll wohl erst im Dezember bekannt gegeben werden. Murata, der vor seiner Rolle bei TMG Leiter der Rennmotorenentwicklung war, wechselte zum 1. Oktober in die Abteilung für Serien- und Straßenmotoren zurück, von wo aus er 2005 bei Toyota in den Motorsport eingestiegen war. Sowohl das TMG-Team wie auch Murata selbst waren von der Ablösung vor dem Finale der Sportwagen-WM in Bahrain überrascht worden.

GRT WECHSELT IN DIE DTM

Das Grasser Racing Team hat einen Wechsel vom ADAC GT Masters in die DTM bestätigt. Die Österreicher wollen mit vier Lamborghini Huracán GT3 Evo an den Start gehen. Das Fahrer-Line-up wurde noch nicht bekannt gegeben, allerdings gilt Mirko Bortolotti als gesetzt.

ROVERA FERRARI-GT-FAHRER

Am Rande des Ferrari-GT-Finales in Mugello wurde Alessio Rovera als neuer Ferrari-GT-Werkspilot bestätigt. Der 26-jährige Italiener holte in seiner Debütsaison in der Sportwagen-WM zusammen mit François Perrodo und Nicklas Nielsen den Titel der GTE-Am-Klasse. Der ehemalige italienische GT-Sprint- (2019) und GT-Endurance-Meister (2020) gewann 2021 auch die GTE-Am-Klasse in Le Mans.

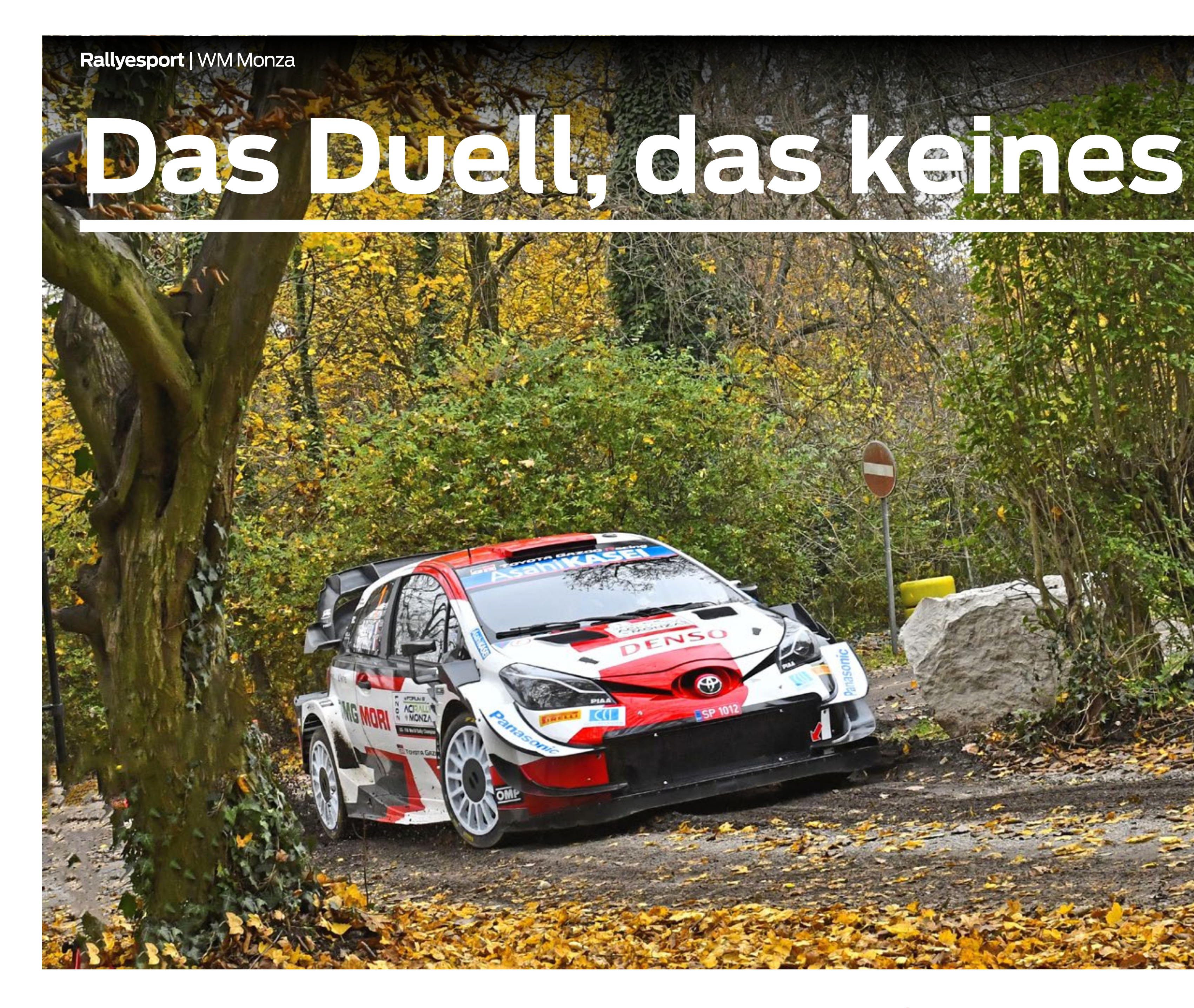
MSR-ACURA-AUFGEBOT 2022

Das Acura-DPI-Team von Michael Shank Racing hat für 2022 ein neues Fahreraufgebot verpflichtet: Nachdem Dane Cameron einen LMDh-Vertrag bei Porsche unterschrieben hat, verpflichtete Meyer Shank den Ex-Mazda-Piloten Oliver Jarvis und LMP2-Pilot Tom Blomqvist als Stammpiloten. Das Duo wird im Endurance Cup von Helio Castroneves unterstützt.

PORSCHE-PAARUNGEN FIX?

Angeblich sind die IMSA-LMDh-Paarungen bei Porsche für 2023 fix: Dane Cameron und Felipe Nasr sowie Mathieu Jaminet und Matt Campbell werden ab der Saison 2023 die beiden Werks-LMDh von Porsche fahren.

Das Duell, das keines



Der Sieg geriet in Monza zur Nebensache, Sébastien Ogier und Julien Ingrassia gewannen nach knappem Teamduell mit Elfyn Evans und Scott Martin ihren achten WM-Titel – und die Rallye.

Von: **Markus Stier**

Am Ende sieht es wieder so leicht, so selbstverständlich aus. Die befreiten Schreie des bis zum Schluss so angespannten Julien Ingrassia, das Klettern aufs Dach, der Jubel, die Sprünge. Die Rallyewelt hat diese Bilder schon sieben Mal zuvor gesehen. Jüngere Fans kennen es fast gar nicht anders. 54 Siege, acht Weltmeisterschaften in neun Jahren – gäbe es nicht einen Sébastien Loeb, sein Namensvetter Ogier stünde einsam in den Wolken auf seinem Podest, weit über allen anderen in diesem Sport. Trotz abschließenden 14 Kilometern Gerutsche zwischen Betonblöcken auf schmutzigem Teer und auf Schotterwegen mit Asphaltreifen hatte das dominierende Duo des letzten Jahrzehnts so viel Routine, dass es eine mit einer fetten Acht bedruckte Trikolore und goldene Helme im Gepäck mitführte, ohne so was als schlechtes Omen zu fürchten.

Weiter Weg zum Titel

Der geschlagene Elfyn Evans gehörte im Ziel zu den ersten Gratulanten. „Ich wusste seit Griechenland, dass es ein sehr weiter Weg zum Titel sein würde", verriet der Waliser, der dementsprechend locker in das Finale ging. „Dann ist er am besten", warnte Teamchef Jari-Matti Latvala. Evans und Scott Martin lieferten ihren Teamkollegen mehr als den erwartet harten Kampf und zeigten eindrucksvoll, warum sie wie schon im Vorjahr die Einzigen waren, die am Thron des französischen Königs sägen konnten.

Und da sind wir wieder bei der scheinbaren Selbstverständlichkeit, denn 26 Kilometer vor dem Ende einer zehnmonatigen Saison hätte alles auch ganz anders kommen können. So wie bei Takamoto Katsuta, der nach harziger zweiter Saisonhälfte ein versöhnliches Ende vor Augen hatte, als ihm an der ersten Schikane in der alten Steilkurve des Grand-Prix-Kurses von Monza der Yaris aus dem Ruder lief und nach dem Bruch der Aufhängung im Kiesbett der Parabolica mit haltlos schlackerndem Vorderrad ins Ziel humpelte. Der

> **!** Der achtmalige Champion Julien Ingrassia beendet seine Karriere mit 54 Siegen. Nur Loeb-Co Daniel Elena hat mit 79 Siegen und 9 Titeln noch mehr aufzubieten.

Japaner hatte noch Glück, dass es im Königlichen Park direkt nach der Lichtschranke ins Fahrerlager ging. Hätte er über öffentliche Straßen zu seinen Mechanikern gemusst, wäre er wegen eines nicht verkehrssicheren Autos aus dem Verkehr gezogen worden. Bei Ogier hätte schon



ROESELER

Toyota war an diesem Wochenende besser. Sébastien Ogier fuhr mit dem Glück des Tüchtigen zum Erfolg

ein weniger dramatischer Reifenschaden genügt, um alles zu verderben. „Wenn Elfyn dann noch die Powerstage gewonnen hätte, wäre es vorbei gewesen“, gesteht er.

Der gewählte Konjunktiv ist nicht so hypothetisch, wie es scheint. Ogiers rechter Vorderreifen war nach der 15. von 16 Prüfungen nur noch ein „Pielli“. Wo sonst hinter dem ersten I ein R prangt, klaffte vorn rechts eine tiefe Schnittwunde in der Reifenflanke, die Felge zeigte schwere Abschürfungen. Der Streifschuss an der zweiten von vier massiven Betonbarrieren war in der Onboard-Aufnahme zu sehen und auch deutlich zu hören. Aber wie bei all jenen von den Göttern geliebten Erfolgsmenschen hatten Ogier und Ingrassia auch bei ihrer letzten großen Schlacht das Glück der Tüchtigen. Der Reifen hielt die Luft, Ogier verlor knapp zehn Sekunden, aber nicht den Titel und nicht mal den Sieg.

0,5 Sekunden Abstand

Dabei ging es zuvor das ganze Wochenende um weniger als sechseinhalb Sekündchen. Ogiers Ausreißversuch in den Bergen bei Bergamo konterte Evans in einer einzigen Prüfung mit mehr als fünf Sekunden. Am ersten Abend ging er mit 14 Zehnteln Vorsprung ins Bett, am zweiten dagegen Ogier mit fünf Zehnteln. Auf der ersten der drei abschließenden Prüfungen des Sonntags fuhren Weltmeister und Vize zeitgleich. Was für eine Schlacht. Oder doch nicht?

„Es sieht für euch vielleicht so aus, aber ich konzentriere mich nur auf mich selbst“, sagte Ogier schon am Samstagnachmittag, als die Führung zum fünften von insgesamt sechs Malen wieder gewechselt hatte. Bei 17 Punkten Vorsprung war klar, dass auch Rang 2 reichen würde. „Mein einziger Gegner bin ich selbst“, sagte er und bewies bis zu dem einen kleinen Wackler, dass er diesen Gegner im Griff hatte.

Zuletzt in Finnland und Spanien war er weit entfernt von jener unglaublichen Wettkampfhärte, die ihn ein Jahrzehnt lang ausgezeichnet hatte. So kurz vor dem Ziel der Karriere wurden die Beine schwer, der Kopf müde. Fahren im Sicherheitsmodus reichte nicht, Ogier riss sich zusammen. „Er guckt schon beim Frühstück deutlich entschlossener drein als zuletzt“, bemerkte sein sensibler Teamchef. Beim Testen für das Finale fand Ogier exakt die leicht feuchten Bedingungen vor, die es zu Beginn der Rallye gab. Es gab keine bösen Überraschungen, das Setup passte. Ogier konnte Evans nicht dominieren, aber das Ausnahmetalent des 38-Jährigen reicht immer noch, um auch auf der sicheren Seite eine so hohe Schlagzahl anzuzetteln, dass die Gegner aus dem Tritt kommen.

Bei Evans war es exakt dieselbe vorletzte Prüfung, in der er bei einem kleinen Bremspatzer in den Notausgang in einen Strohballen rutschte und ewige elf Sekunden wartete, bis der Vierzylinder wieder zum Leben erwachte. Ogier glaubte an der Zeitkontrolle, zumindest die Rallye verloren zu haben, dann sah er auf der Zeitentafel den beruhigenden Vorsprung von 7,6 Sekunden. Wie fragil es auch im Innenleben des abgebrühtesten Superstars zugehen kann, zeigte die endgültige Zieldurchfahrt. Nach den ersten Jubel-Arien im Cockpit und den Turnübungen auf dem Yaris fragte er ins erstbeste Mikrofon: „Habe ich eigentlich gewonnen?“ Die Gratulation von Sportdirektor Kaj Lindström über Funk war im Rausch der Emotionen untergegangen.

Toyota konnte die letzte Rallye 2021 zelebrieren. Vor dem letzten Service posierte Lindström mit Teamchef Latvala, Technikchef Tom Fowler und Toyota-Projektleiter Yuichiro Aruna mit Schlagschrauber und Wagenheber im Schrauber-Overall. Die finnische Truppe unter japanischer Flagge bewies eindrucksvoll, dass die neun Saison-Siege nicht in erster Linie technischer oder fahrerischer Überlegenheit geschuldet waren, sondern wie dereinst bei Volkswagen der perfekten Mischung aus Professionalität und guter Laune.

Kalle dreht Kringel

Kalle Rovanperä drehte auf der letzten Prüfung zur Gaudi des Tribünenpublikums Kringel zwischen den Betonblöcken, dabei war er eigentlich zur Absicherung der Titelaspiranten als „Flügelmann“ eingeteilt, wie es im Kampfflieger-Jargon heißt. Bei fehlenden fünf Pünktchen hätte selbst bei einem Totalausfall von Ogier und Evans und einem Doppelsieg von Hyundai ein siebter Rang des Finnen gereicht, um die für Toyota traditionell wichtigere Marken-WM einzufahren. Es ist die fünfte in der langen Rallye-Geschichte des Unternehmens. „Ich fahre wie eine Oma auf dem Weg zur Kirche“, sagte Rovanperä zuvor und präzisierte: „Na ja, wenn sie spät dran ist beim Gottesdienst.“ Das Team schickte ihn mit Winterreifen auf den letzten Parcours mit seinen rutschigen Parkwegen voller angetrockneter Pfützen und glitschigem Laub. So verlor der „Wingman“ zwar Zeit auf den Asphaltpassagen, konnte aber auf den unbefestigten Abschnitten auf sichereren Grip bauen.

Wie detailverliebt die Toyota-Truppe zu Werke geht, zeigte sich schon am Vortag, als das Tageslicht einem klammen, kalten Abend Platz machte. Auf dem ▷



ROESELER

Ogier und Ingrassia: Die Acht ist offensichtlich nicht nur unter Chinesen eine Glückszahl



ROESELER

Elfyn Evans: Nach starkem Kampf am Ende doch nur doppelt Zweiter



ROESELER

Großes Finale: Julien Ingrassia krönt seine Karriere mit Sieg und Titel



Weg zur Prüfung im Zickzack die Reifen warmzufahren, ist in der Rallye-WM verboten, aber nirgends steht geschrieben, dass auch die Bremsen kalt sein müssen. Die Mechaniker verbauten mit Handschuhen vorgeheizte Scheiben, um ihren Piloten böse Überraschungen beim ersten Ankerwerfen zu ersparen. Die Toyota waren auf 192 km/h übersetzt, die Hyundai mit 187 km/h etwas kürzer, aber das spielte bei dieser Rallye ebenso wenig eine Rolle wie die Reifenwahl.

Was eine Rolle spielte, war der Reifenverschleiß. Der aus dem benachbarten Piemont stammende Hyundai-Teamchef Andrea Adamo betrachtet den Lauf in der Lombardei als klares Heimspiel, und nach einem Jahr voller Klatschen ging es bei den letztjährigen Titelträgern in Monza um die Wiederherstellung der Ehre. Wenigstens der Sieg sollte her. Mit Ott Tänak fehlte aus privaten Gründen der schnellste Mann im Team, und Ersatzmann Teemu Suninen war auf dem Weg zu einem ordentlichen sechsten Rang eher mit sich selbst als dem Klassement beschäftigt. Adamo hätte mit Thierry Neuville und Dani Sordo durchaus zwei heiße Eisen im Feuer gehabt, und schon sind wir wieder im Konjunktiv. Auf den anfangs noch feuchten Passagen wäre der regenfeste Ardennen-Sohn Neuville der Mann der Stunde gewesen, aber es fehlte von Anfang an ein bisschen Grip. „Es ist keine Überraschung“, behauptete Adamo. „Wir haben den i20 in den letzten drei Jahren sehr verbessert, aber es gibt Dinge in der DNA des Autos , die wir nicht ändern können“, sagt er und meint maßgeblich das Chassis, dem es an Steifigkeit fehlt, was in grobem Geläuf durchaus Traktion bringen kann, aber bei einer schnellen Asphaltschlacht Präzision kostet. Ein Effekt ist immer wieder auftretendes Untersteuern, was in Monza selbst die meist aufgezogene härtere Mischung von Pirelli auf Dauer überforderte. Allein durch den höheren Gummiverschleiß waren die Hyundai auf den kurvigen Bergstraßen hinter Bergamo chancenlos.

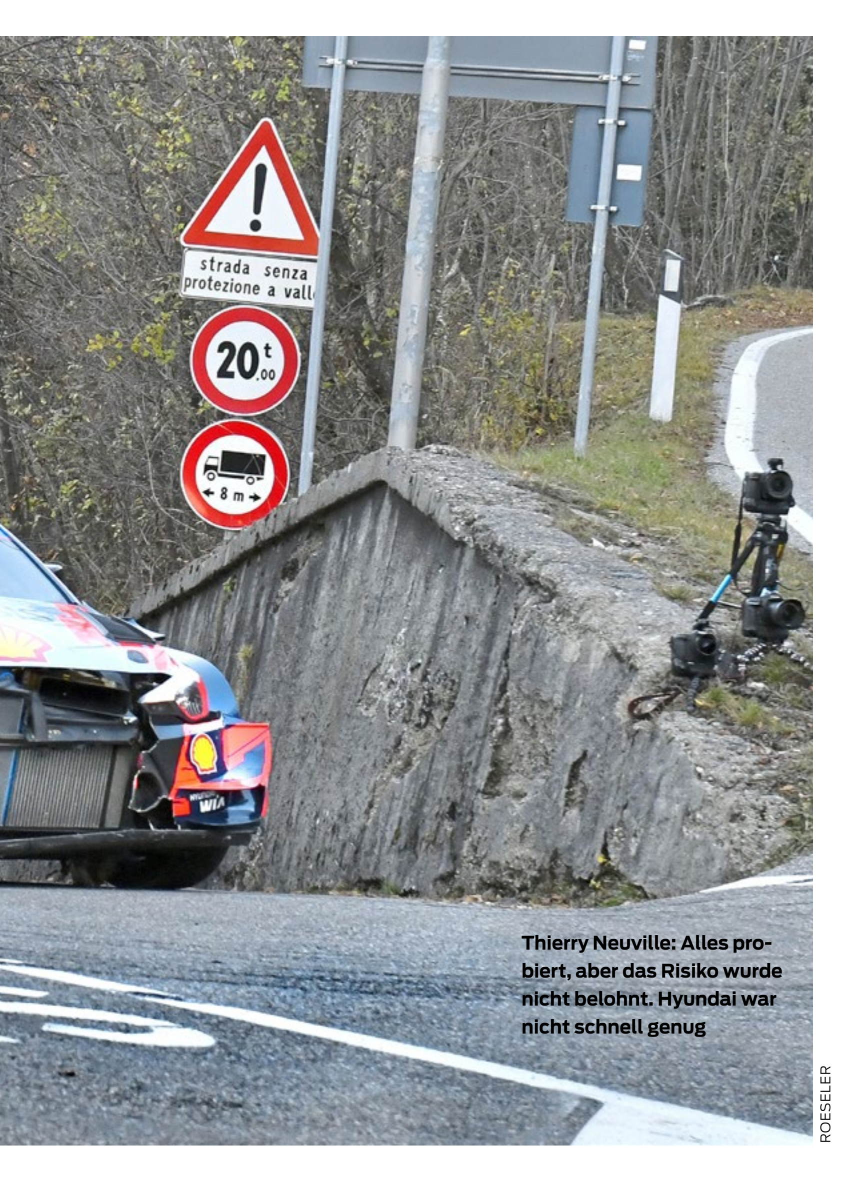
Ewige Baustelle

Die Fahrer basteln seit Jahren um das Problem herum. Neuville lag als bester Hyundai-Fahrer nach den ersten vier Prüfungen schon knapp eine halbe Minute zurück. Am zweiten Morgen entschied er, volles Risiko zu gehen. Mit festen verspannten Stabis hinten wollte er dem i20 für die letzte Attacke ein spontaneres Einlenkverhalten verschaffen, was so durchschlagend gelang, dass ihm in der ersten schnellen Links mit kalten Reifen das Auto querschlug, um beim Kurswechsel auf die langsamere Rechts innen in die Leitplanke einzuschlagen. Ein Scheinwerfer und die Frontschürze fehlten. Ohne Anpressdruck, aber mit vier intakten Rädern rettete sich Neuville ins Ziel und am Ende auf Platz 4, denn Teamkollege Sordo blieb fehlerlos und fuhr einen weiteren in einer an Podiumsplätzen reichen Karriere (51) ein.



Toyota feiert die erfolgreichste Rallye-Saison mit 9 Siegen (zuvor 7 Siege 1993) sowie erstmals Marken- und Fahrertitel in einem Jahr.

Erfreulich am Hyundai-Wochenende war nur die Vorstellung von Junior Oliver Solberg, der sowohl in den Bergen als auch auf den heiklen Rennstreckenprüfungen mit verblüffender Selbstverständlichkeit agierte und sich mit Platz 5 belohnte. Anders als bei vielen seiner weniger souveränen Vorstellungen in diesem Jahr konnte der 20-Jährige in Monza erstens auf Streckenkenntnis aus dem Vorjahr bauen. Und wer zweitens



Thierry Neuville: Alles probiert, aber das Risiko wurde nicht belohnt. Hyundai war nicht schnell genug

ROESELER



ROESELER

Ford chancenlos: Adrien Fourmaux stellte sich selbst ein Bein und crashte



KUHN

Clever: Bei Toyota heizte man die Bremsscheiben vor

jahrelang mit 600 PS starken Rallycross-Boliden auf engstem Raum um Mauern, Leitplanken und noch Gegner zirkelt, den machen die Hindernisse auf dem Grand-Prix-Kurs nicht bange.

Auch wenn der italienische Automobilsport-Verband nach der Kritik des letzten Jahres den Anteil an selektiven und schönen Landstraßen-Prüfungen erhöht hatte, führten acht der 16 WPs und davon die letzten fünf ausschließlich um Betonklötze und Strohballen, was die Veranstaltung zuweilen wie eine Mischung aus Slalom-Kurs und Fahrsicherheitstraining aussehen ließ. Aber selbst die Chancenlosen wie die M-Sport-Piloten Gus Greensmith (nach Bremsproblemen auf Platz 8) und der nach frühem Ausrutscher nur auf Rang 55 geführte Adrien Fourmaux genossen das Wochenende, war es doch nach 25 Jahren die letzte Ausfahrt der World Rally Cars vor dem Reglementwechsel zum Jahresende. „Wir müssen das genießen“, gab Thierry Neuville am letzten Morgen die entsprechende Parole aus. Den nachhaltigsten Genuss hatte sicher das Duo Ogier und Ingrassia mit dem verdienten Sieg zum Schluss. Wenn es denn ein Haar in der Miso-Suppe gibt, dann für den Weltmeister nur dieses: „Es ist schade, dass wir die Saison nicht wie geplant in Japan beenden konnten.“

Immerhin, trotz der wieder mal der Pandemie geschuldeten Absage des geplanten Saisonfinales im Land der aufgehenden Sonne können FIA-Promoter und Veranstalter stolz verbuchen, dass zwölf Rallyes geplant waren und auch zwölf gefahren wurden. Trotz seit dem Frühjahr zugelassenen Zuschauern gab es keine Corona-Ausbrüche. Und was den eigentlich schon seit 2019 geplanten Lauf in Nippon betrifft: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Bisher hat Ogier in seinem ersten Vorruhestandsjahr nur den Auftritt beim Auftakt in Monte Carlo fest eingeplant. Jede Wette, dass er auch beim Finale in Japan am Start steht. ■

RALLYE MONZA (19.–21.11.2021)

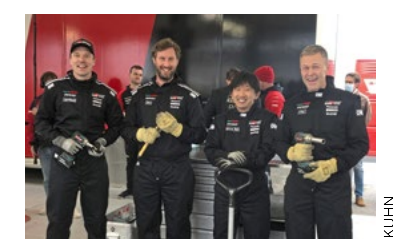
Letzter von 12 Läufen, 16 Wertungsprüfungen über 253,18 Kilometer

1.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	2:39.08,6 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+7,3 s
3.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 WRC	+21,3 s
4.	Neuville/Wydaeghe(B/B)	Hyundai i20 WRC	+32,0 s
5.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Hyundai i20 WRC	+1.32,0 min
6.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Hyundai i20 WRC	+2.22,6 min
7.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris WRC	+2.34,5 min
8.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Ford Fiesta WRC	+2.50,2 min
9.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+4.49,6 min
10.	Crugnola/Ometto (I/I)	Hyundai i20N Rally2	+9.06,9 min

Bestzeiten: Ogier 5, Neuville 5, Evans 4, Sordo 2

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	230 Punkte
2.	Elfyn Evans	207
3.	Thierry Neuville	176
4.	Kalle Rovanperä	142
5.	Ott Tänak	128
6.	Dani Sordo	81
7.	Takamoto Katsuta	78
8.	Craig Breen	76
9.	Gus Greensmith	64
10.	Adrien Fourmaux	42



KUHN

Toyota-Führung im Schrauberdress

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	522 Punkte
2.	Hyundai	463
3.	M-Sport-Ford	200
4.	Hyundai II	68

Erfolgsdebüt: Erster Sieg für Crugnola und den neuen Hyundai

Bis zum letzten Meter

BETTIOL

Beim Saisonfinale standen die WRC2-Profis ganz im Schatten der Privatfahrer. Während Lokalheld Andrea Crugnola siegte, kämpften Kajetan Kajetanowicz und Yohan Rossel bis zum letzten Meter um den WRC3-Titel – mit dem besseren Ende für den 26-jährigen Franzosen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ehre, wem Ehre gebührt. Zum vorzeitigen Titelgewinn erhielt der Skoda Fabia Rally2 von Andreas Mikkelsen ein weiß-goldenes Design. Zu Beginn unterstrich der WRC2-Champion im edlen Gefährt seine Klasse und markierte drei der ersten fünf Bestzeiten. Auf den beiden anderen Prüfungen hatte WRC2-Markenkollege Nikolay Gryazin die Nase vorn. Das war's. Mikkelsen musste auf WP 6 einen Reifen wechseln, verlor über zwei Minuten und rutschte auf Klassenrang 14 ab. Kurzzeit-Leader Gryazin touchierte nahezu zeitgleich eine Betonwand und verlor 30 Sekunden auf den schmierigen Asphaltpisten und im und um den königlichen Park von Monza das Selbstvertrauen.

Während sich der Russe bis ins Ziel vom siebten auf den vierten Klassenrang vorarbeiten konnte, blieb Mikkelsen für den Rest des Wochenendes rat- und tatenlos. Mit zwei Minuten Rückstand wurde der Norweger am Ende Siebter. Auch der von Hyundai zu M-Sport gewechselte Jari Huttunen blieb blass und reihte sich in die schwachen Leistungen der Profis im mit 42 Teams starken Zweitliga-Feld ein. Eine zweitbeste Zeit (WP 5) war alles, was der Finne herausfahren konnte. Trotz 1,13 Minuten Rückstand reichte dies zum fünften Klassenrang. Nur WRC2-Kollege Gryazin war als Vierter etwas schneller.

WRC2-Asse ohne Chance

Die Podiumsplätze in der mit 42 Teams proppenvollen Klasse machte dagegen ein hochmotiviertes und WRC3-Trio unter sich aus. Während Lokalheld und Gaststarter Andrea Crugnola (Hyundai) im heimischen Revier befreit auffahren und voll attackieren konnte, kämpften Kajetan Kajetanowicz (Skoda) und Yohan Rossel (Citroën) um den begehrten WRC3-Titel. So klar die Sache, so schwierig die Aufgabe. Rossel musste drei WM-Punkte mehr holen als der Pole. Sollte er die WRC3-Wertung nicht gewinnen, brauchte er in der abschließenden Powerstage maximale Zähler.

Showdown der Privatiers

Am Freitagabend führte Rossel die Klasse 2,9 Sekunden vor Kajetanowicz an. Auf den sechs Samstagsprüfungen glänzte Crugnola mit einem Bestzeiten-Feuerwerk und überholte den Franzosen. 2,6 Sekunden dahinter lauerte Kajetanowicz. In der vorletzten Prüfung zog auch der Pole an Rossel vorbei und startete mit 1,6 Sekunden Vorsprung in die finale Powerstage. Im Ziel der Schock: Nach sieben WRC3-Läufen und über 100 Prüfungen nahm ihm der Dauer-Rivale auf den letzten 14,62 Kilometern 4,7 Sekunden ab, verwies ihn auf Rang 3 und sicherte sich dank maximalen Extrapunkten den WRC3-Titel. „Ich habe keine Worte. Wir haben so sehr für diesen Titel gekämpft und am Ende nochmals alles rausgehauen. Ich bin einfach nur glücklich, stammelte Rossel im Ziel. ■



Klassensieger Crugnola strahlt: „Diesen Erfolg gegen all die bekannten Fahrer haben wir uns mehr als verdient. Besonders freue ich mich für das Team und Hyundai, denn dies ist der erste Sieg des neuen i20 Rally2."



ROESELER

Mikkelsen: Nur der Lack glänzte



ROESELER

Unzufrieden: Huttunen im Ford

WRC2 / WRC3 MONZA

1. Crugnola/Ometto (I/I)*	in 2:48.15,5 h
Hyundai i20 Rally2	
2. Rossel/Renucci (F/F)*	+ 4,5 s
Citroën C3 Rally2	
3. Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)*	+ 7,1 s
Skoda Fabia Rally2	
4. Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	+ 54,9 s
Skoda Fabia Rally2	
5. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	+ 1.13,1 min
Ford Fiesta Rally2	

* WRC3

ENDSTAND WRC2 NACH LAUF 12

1. Andreas Mikkelsen (N)	149 Punkte
2. Mads Östberg (N)	126 Punkte
3. Jari Huttunen (FIN)	107 Punkte



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
FÜR SIE ZUR WAHL
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
MANNESMANN
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

WRC3

Ein Titel fürs Geschichtsbuch

Am Ende einer hochspannenden Saison setzte sich Yohan Rossel gegen Kajetan Kajetanowicz und 111 weitere WRC3-Starter durch und krönte sich zum WRC3-Weltmeister.

Von: **Reiner Kuhn**

Was für eine Konkurrenz: Bei den zwölf WM-Läufen 2021 waren zumindest partiell insgesamt 113 WRC3-Privatiers mit ihren Rally2-Turboallradlern am Start. 70 von ihnen konnten punkten, die nur einmal angetretenen Onkar Rai (Kenia), Alexey Lukyanuk (Estland) und Andrea Crugnola (Monza) sogar siegen. Arctic-Gewinner Teemu Asunmaa war zweimal am Start.

Gewertet wurden die besten fünf von maximal sieben WM-Starts. Yohan Rossel gewann den Saisonauftakt in Monte Carlo und verzichtete wie Kajetan Kajetanowicz auf das bunte Schneetreiben bei der Arctic. Der Pole siegte in Kroatien und Portugal, Rossel feierte seinen zweiten Laufsieg auf Sardinien auf Schotter. Umso überraschender: Bei der gemeinhin von den einheimischen Experten dominierten Ypern-Rallye war Rossel ebenfalls obenauf.

Dann der Tiefschlag: Zwar verwies der 26-jährige Franzose seinen 16 Jahre älteren Widersacher „Kajto" in Griechenland auf Platz 2, wurde aber wegen eines zu schweren Vorderachsträgers disqualifiziert. Die Berufung vor dem FIA-Gericht scheiterte, die WM war wieder spannend.

Der Showdown in Monza entschied sich erst auf den letzten Metern. Rossel gewann die Powerstage und erhielt neben den 18 Punkten für Platz 2 hinter Lokalheld Crugnola noch fünf Extrazähler. Mit insgesamt 130 WM-Punkten holte er den Titel vor Kajetanowicz (127). Wie eng es war, zeigen die jeweiligen Streichresultate: Der 42-jährige Vize-Meister löschte acht WM-Zähler auf Sardinien sowie 18 Punkte von Monza. Rossels schlechteste Punkteausbeute neben dem Disqualifikations-Nuller in Griechenland waren gar 20 Zähler für Platz 3 und den Powerstage-Sieg in Kroatien. ■



ROESELER

WRC3-Weltmeister Rossel: Um 3,1 Sekunden vorne

Saisonvorbereitung für 2022

Ogier testet Yaris Rally1

Vom WM-Finale reisten die Werksfahrer direkt in die französischen Seealpen, um sich auf die Rallye Monte Carlo vorzubereiten.

Von Monza ist es ein Katzensprung zur Rallye Monte Carlo, wo für die Hersteller mit ihren neuen Hybridboliden in knapp 50 Tagen eine neue Ära beginnt.

Im Fokus steht der Premierenritt von Sébastien Ogier im Toyota Yaris Rally1. Am Donnerstag soll der Weltmeister das Hybridauto erstmals auf der ehemaligen Monte-Prüfung am Col de Faye ausführen. Von den Fahreindrücken des Franzosen wird es abhängen, ob er 2022 öfter ins WM-Geschehen eingreifen wird. Schon jetzt ist klar: Toyota setzt drei Werkswagen plus einen Yaris Rally1 für Takamoto Katsuta ein. Heißt entweder Ogier oder Esapekka Lappi sind am Start.

Auch M-Sport testet diese Woche vor Ort. Neben Craig Breen, Gus Greensmith und Adrien Fourmaux soll erneut Sébastien Loeb im Ford Puma Rally1 sitzen. M-Sport plant nicht nur für den Saisonbeginn mit vier Autos. In Schweden könnte Edelprivatier Lorenzo Bertelli, der ebenfalls einen Kurztest im Rally1-Auto absolvierte, das Loeb-Cockpit übernehmen. ■ RK



TOYOTA

Erstausfahrt nahe seinem Geburtsort: Ogier testet den Yaris Rally1 bei Gap

AUS DEM SERVICEPARK

EHRENRUNDE
Während die WM-Stars in den Bergen ihre Kreise zogen, chauffierte Prada-Junior Lorenzo Bertelli knapp 50 Pirelli-Gäste, darunter Attilio Fontana, Regionalminister der Lombardei, ACI-Verbandpräsident Angelo Sticchi Damiani oder den Physiotherapeuten des AC Mailand, Alberto Galbiati zum WRC-Abschied im Renntempo durch den königlichen Park von Monza.

LET THE MUSIC PLAY
Auf den Verbindungsetappen hören die Werksfahrer zur Entspannung gerne Musik. So unterschiedlich die Teams, so verschieden der favorisierte Sound: Junior Oliver Solberg und Neu-Co Elliott Edmondson bevorzugen alte Soulklassiker von Tom Jones. Anders Gus Greensmith: „Mit Chris (Patterson) gab es auch mal Abba, mit Jonas (Andersson) läuft jetzt Indie-Rock von den Kaiser Chiefs."

MEISTER-DOPPEL
Da WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen mit Phil Hall in dieser Saison zum dritten Mal seinen Beifahrer wechselte, durfte sich Mads Östbergs Stamm-Co Torstein Eriksen über die Titelverteidigung freuen. In Monza arbeiteten die Landsmänner prompt zusammen: Eriksen checkte als Schotterspion Mikkelsens Streckennotizen.

VORGESPRÄCHE
Mads Östberg agierte einmal mehr als TV-Experte für den WM-Promoter. Die freie Zeit nutzte der ehemalige Werksfahrer, um ein Programm für die nächste Saison zu stricken. Besonders intensiv soll sich der WRC2-Champion von 2020 mit Hyundai-Sportchef Andrea Adamo ausgetauscht haben.

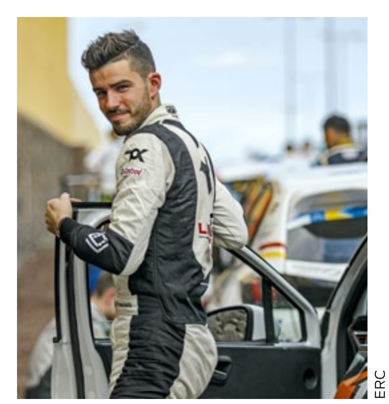
AUFSTEIGER
Noch bevor Oliver Solberg in Monza mit konstant schnellen Zeiten im WRC glänzte und sein Sommer-Tief vergessen machte, soll ihm Hyundai-Teamchef Andrea Adamo für 2022 ein WM-Programm mit sieben bis neun WM-Läufen im dritten Werkswagen zugesagt haben. Da er für sein Heimspiel in Schweden gesetzt ist, dürfte er auch beim Saisonauftakt den Vorzug vor Dani Sordo erhalten. ■ RK



Ebbe in der Kasse, aber maximaler Spaß: Alexey Lukyanuk (r.) machte alle platt

ERC

Lukyanuks großes Finale



ERC

Junioren-Sieger Franceschi



ERC

Nick Loof: Erfreulich gesteigert

Das Beste zum Schluss: Mit 16 von 17 möglichen Bestzeiten gewann Ex-Europameister Alexey Lukyanuk die Rallye Gran Canaria und verabschiedet sich mangels Budget aus der kontinentalen Topliga. Der Deutsche Nick Loof verteidigt mit Klassenrang 10 den dritten Platz bei den U27-EM-Junioren.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf der neunten, keine zwei Kilometer kurzen und letzten Prüfung des ersten Tages fuhr Alexey Lukyanuk nur die drittschnellste Zeit – und strahlte. „Diese Micky-Maus-Nummer war mir egal und dies womöglich der schönste Rallyetag meine Karriere", resümierte der 41-jährige Russe zur Halbzeit. Mit acht von neun Bestzeiten und über einer halben Minute Vorsprung dominierte der Citroën-Pilot nicht nur die erste Tagesetappe nach Belieben. Am Finaltag gewann der Europameister von 2018 und 2020 alle acht Wertungsprüfungen und zum dritten Mal beim fünften Auftritt die selektive Asphalt-Rallye auf Gran Canaria.

Der frischgebackene Europameister Andreas Mikkelsen blieb Lukyanuks Abschiedsvorstellung zugunsten des WM-Laufes in Monza fern, auch Norbert Herczig und Erik Cais fehlten auf der Starterliste. Aus gutem Grund, wie Yoann Bonato zeigte: Beim Versuch, Lukyanuks Tempo mitzugehen, segelte der Franzose früh ab. Nur wenig besser lief es für die Hyundai-Speerspitze Nil Solans: Nach dem WRC-Ausflug in Spanien mit 5,27 Minuten Rückstand zurück auf dem Boden der Tatsachen und nur Zwölfter.

Besser machte es ein Skoda-Trio: Während Simone Campedelli das Siegerpodest um 7,2 Sekunden verpasste, duellierten sich vor ihm Miko Marczyk und Efrén Llarena innerhalb weniger Sekunden um den Vize-Titel – mit dem besseren Ende für den spanischen Lokalmatador.

Zufrieden zeigte sich auch Albert von Thurn und Taxis (Skoda). „Nach einem Ausrutscher beim Vorbereitungstest brauchte ich ein paar Prüfungen, um das richtige Gefühl zu finden, bevor ich das Tempo der einheimischen Spezialisten mitgehen konnte", freute sich der Blaublüter über Gesamtrang 12 und einen versöhnlichen Saisonabschluss.

Gleiches gilt für Nick Loof (Ford). Verlor der Youngster zu Beginn noch über zwei Sekunden pro Kilometer auf die um den Titel kämpfenden Top-Junioren, reduzierte der 20-jährige Westfale den Abstand auf der letzten Tagesetappe auf unter eine Sekunde und verteidigte trotz Klassenrang 10 Platz 3 in der U27-Junioren-Endabrechnung: „Das ist mehr, als wir zu Saisonbeginn erwartet haben. Für mich ging es in diesem Jahr vor allem darum, die unterschiedlichsten EM-Strecken kennenzulernen, um kommende Saison ein größeren Schritt nach vorne zu machen."

Wie das geht, zeigte der fünf Jahre ältere Jean-Baptiste Franceschi. Auf den Kanaren konzentrierte sich der französische Renault-Pilot darauf, Titelwidersacher Sami Pajari im Auge zu behalten und feierte mit einer taktischen Fahrt und Klassenrang 4 den U27-EM-Titel.

Schnellster bei den kleinen Fronttrieblern war Franceschis einheimischer Renault-Markenkollege Anthony Fotia, der Pajari (Ford) und Pep Bassas (Peugeot) auf die Plätze verwies. ■

RALLYE GRAN CANARIA (18.–20.11.2021)

Achter und letzter EM-Lauf, mit 17 Wertungsprüfungen über 197,29 km

Pos.	Fahrer / Fahrzeug	Zeit
1.	Lukyanuk / Arnautov (RUS/RUS), Citroën C3 Rally2	in 1:59.41,2 h
2.	Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 52,3 s
3.	Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 59,5 s
4.	Campedelli / Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 1.13,9 min
5.	Cruz / Mujica (E/E), Ford Fiesta Rally2	+ 1.19,2 min
6.	Ares / Vázquez Liste (E/E), Hyundai i20 Rally2	+ 1.32,6 min
7.	Pernia / Sanchez (CZ/CZ), Hyundai i20 Rally2	+ 1.49,0 min
8.	Monzón / Déniz (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 1.52,5 min
9.	Solans J. / Sanjuan (E/E), Citroën C3 Rally2	+ 2.21,7 min
10.	Lemes / Penate (E/E), Hyundai i20 Rally2	+ 2.54,7 min

Bestzeiten: Lukyanuk 16; Marczyk 1

EM-STAND NACH LAUF 8

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Andreas Mikkelsen (N)	191 Punkte
2.	Efrén Llarena (E)	153 Punkte
3.	Miko Marczyk (PL)	151 Punkte
4.	Alexey Lukyanuk (RUS)	135 Punkte
5.	Norbert Herczig (H)	87 Punkte
6.	Erik Cais (CZ)	59 Punkte
7.	Nil Solans (E)	50 Punkte
8.	Yoann Bonato (F)	46 Punkte
9.	Nikolay Gryazin (RUS)	44 Punkte
10.	Craig Breen (IRL)	43 Punkte

Junioren U28 (Einheits-Rally3)

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Ken Torn (EST)	193 Punkte
2.	Oscar Solberg (N)	60 Punkte
3.	Jon Armstrong (GB)	39 Punkte

Junioren U27 (Rally4)

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Jean-Baptiste Franceschi (F)	169 Punkte
2.	Sami Pajari (FIN)	164 Punkte
3.	Nick Loof (D)	101 Punkte



Das Grasser-Team wechselt in die DTM und setzt gleich vier Lamborghini ein

ADAC

Lambo-Quartett

Nach anfänglicher Zurückhaltung ist Lamborghini nun voll aufs Thema DTM angesprungen: 2022 schickt man vier Werks-Autos ins Rennen – jedoch mit GRT als neuem Einsatzteam. Wir sagen, was dahinter steckt und was es sonst noch Neues in der DTM-Welt gibt.

Von: **Michael Bräutigam**

Es muss sich für Jens Feucht und das Team T3 Motorsport wie ein Schlag ins Gesicht anfühlen: Man leistet Pionierarbeit in der DTM, bringt Lamborghini erst auf den Geschmack, dann aufs Podest. Aber dann findet der Quasi-Werkseinstieg ohne die Mannschaft aus Dresden statt. Es ist nämlich das Grasser Racing Team, das die Einsätze für die Italiener stemmen darf. So viel sei an dieser Stelle gesagt: Das T3-Team arbeitet dennoch an einem DTM-Engagement für 2022. Ob das aber weiterhin mit Lamborghini – also weiter als Privatteam – sein wird, ist derzeit noch völlig ungewiss.

Für GRT, die zuletzt vor allem im ADAC GT Masters für Furore sorgten, ist der Schritt in die DTM jedenfalls mehr als nur ein Umstieg. „Die DTM ist eine riesige Nummer im Motorsport, die auch ich seit mehr als 20 Jahren intensiv verfolge", sagt Teamchef Gottfried Grasser, der die DTM als Königsklasse des GT3-Sports sieht. „Unser ganzer Fokus gilt ab nun der DTM, wir werden alle anderen Engagements beenden. Die DTM kann man nur mit höchster Konzentration machen."

> „Unser Fokus gilt der DTM. Wir werden alle anderen Engagements beenden."
>
> Gottfried Grasser, GRT

Vier Tage Testfahrten

Den ersten offiziellen Auftritt im neuen Umfeld gibt es für die Grasser-Truppe im Rahmen der DTM-Testfahrten, deren Termine vergangene Woche bekannt gegeben wurden. Demnach wird man wie schon 2021 auf zwei Strecken unterwegs sein. Die ersten Tests finden am 5. und 6. April in Hockenheim statt. Am 26. und 27. April wird auf der neuen DTM-Strecke von Portimão getestet, dann folgt ein Tag Pause, und vom 29. April bis 1. Mai startet an gleicher Stelle die Saison. Bei insgesamt fünf Tagen Action auf der Strecke wird sich vielleicht also doch der ein oder andere Fan überlegen, ob er die weite Anreise zur Algarve unternimmt.

Apropos Test: Bereits in der vorletzten Woche lud das Mercedes-Team HRT einige Nachwuchstalente zum Test nach Le Castellet ein, darunter auch die deutschen Youngster David Beckmann, Lirim Zendeli (beide Formel 2) sowie David Schumacher (Formel 3). Letzterer ist der Sohn von Ralf Schumacher, der selbst fünf Jahre lang in der DTM für Mercedes fuhr. Vierter im Bunde war Jake Hughes, der zuletzt in Formel 3 und Formel 2 für HWA Racelab unterwegs war. Ob einer der Nachwuchspiloten ein Kandidat bereits für 2022 ist, bleibt offen. Fest steht nur, dass es bei AMG allgemein weiter sehr großes Interesse an der DTM gibt.

AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl verriet auf MSa-Anfrage, dass alle fünf Teams, die schon 2021 dabei waren, gerne in der DTM weitermachen möchten – und weitere Kundenteams Interesse bekundet haben.

DTM mit Luxusproblem

Blickt man ein Jahr zurück, als die DTM noch vor einer völlig ungewissen Zukunft stand, hat sie jetzt beinahe schon ein Luxusproblem. Auch wenn GT3 streng genommen Kundensport ist, wird das Engagement der Hersteller immer größer. Das bringt neue Probleme, wie etwa Stallregie oder größeren Druck auf die BOP-Verantwortlichen.

Nachdem man 2021 alle drei Titel verpasste, will auch Audi im kommenden Jahr wieder auf Titelkurs zurückkehren. Schon lange steht fest, dass René Rast als letzter Meister der Class-1-Ära in die DTM zurückkehrt, nachdem Audi das Formel-E-Engagement hat auslaufen lassen. Mit Kelvin van der Linde und eben Rast haben die vier Ringe also zwei echte Hochkaräter bereits bestätigt. Bleibt auch Nico Müller an Bord, der wie Rast in Audis LMDh-Programm involviert ist, fällt der Verlust von Mike Rockenfeller schon fast nicht mehr ins Gewicht. Fest steht: Die DTM sitzt ein Jahr nach ihrer Nahtoderfahrung wieder fest im Sattel. Und der oft kritisierte Schritt zur GT3 ist ihr größter Trumpf. ■



DTM

Testauftakt: Anfang April in Hockenheim



AUDI

Zurück in der DTM: Dreifach-Meister René Rast



HRT

Neueinsteiger? David Schumacher beim HRT-Test

Deutsche Tourenwagen Challenge

Kalender und Homepage stehen

Die Wiedergeburt der DTC nimmt weiter Form an. Mittlerweile steht der Kalender fest. Alle Infos gibt es ab dieser Woche zentral auch auf der neuen Internet-Präsenz der Serie.

Von: **Michael Bräutigam**



DINO EISELE

Neustart unterm Nockstein: Die wiederbelebte DTC debütiert am dritten Juni-Wochenende 2022 am Salzburgring

Rund 40 (!) Rennteams sind laut den DTC-Organisatoren rund um Serienleiter Normann Broy mittlerweile auf der Liste der Interessenten. Offensichtlich hat die Wiederbelebung der DTC also einen Nerv in der Motorsportszene getroffen.

Und die Serie nimmt weiter Form an. In der vergangenen Woche reichte man die Ausschreibung samt vorläufig finalem Technischen Reglement beim DMSB ein, wobei mit einer zeitnahen Rückmeldung gerechnet wird. Praktisch zeitgleich wurde der Rennkalender fürs Premierenjahr bekannt. Demnach wird man alle sechs geplanten Events (à zwei Rennen) im Rahmen der ADAC Racing Weekends austragen. Die starten am Wochenende des 8. bis 10. April in Oschersleben noch ohne die DTC.

Zum zweiten der sieben Racing Weekends am Salzburgring (17. bis 19. Juni) steigt dann auch die DTC ein. So soll den Teams genügend Zeit zum Aufbau und Testen der neuen Fahrzeuge bleiben. Die weiteren DTC-und Racing-Weekend-Termine: 8. bis 10. Juli Lausitzring, 29. bis 31. Juli Nürburgring (Sprintkurs), 26. bis 28. August Assen, 30. September bis 2. Oktober Hockenheim und abschließend noch mal vom 14. bis 16. Oktober auf dem Nürburgring, diesmal GP-Kurs.

Durch den späten Saisonstart haben sich auch die Einschreibefristen noch einmal geändert. Die „Early Bird"-Einschreibung für 9900 Euro gilt nun bis 31. Januar 2022, die allgemeine Frist wurde bis zum 30. April verlängert.

Sowohl die Termine als auch das Technische Reglement (plus weitere Infos) können auch auf der neuen Website eingesehen werden. Diese geht in diesen Tagen unter www.dtc-sport.de online. Weiterhin können alle Anfragen auch über die folgende E-Mail-Adresse gestellt werden: dtc@motorpresse.de. ■

Supercars

Van Gisbergen vorzeitig Meister

Shane van Gisbergen (Holden) hat sich vorzeitig seinen zweiten Supercars-Titel gesichert. Der Neuseeländer gewann das Samstagsrennen beim vierten Sydney-Event. Der Sonntagslauf wurde wegen Regen abgesagt.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Freude über den Titel: Van Gisbergen (r.) und sein Renningenieur David Cauchi

Es sah im ersten Rennen erst gar nicht gut aus für Van Gisbergen: Bei einer frühen Safety-Car-Phase musste er sich in der Boxengasse hinter Triple-Eight-Teamkollege Jamie Whincup anstellen und fiel durch den „Double Stack" vom zweiten auf den neunten Platz zurück. Dann aber begann die Aufholjagd des Neuseeländers. Der war auf Supersoft-Reifen gestartet, wechselte beim ersten Stopp auf die harten Reifen und tankte sich mit diesen wieder durchs Feld. Beim zweiten Stopp kamen die anfangs gerade mal warmgefahrenen Supersofts wieder aufs Auto, mit denen er die Führung vor Whincup bis ins Ziel verteidigen konnte.

Damit hätte er am Sonntag nur in der Nähe von Whincup ins Ziel kommen müssen, um sich vorzeitig zum Meister zu küren. Doch das Rennen konnte gar nicht erst freigegeben werden, weil die Regenfälle so stark waren, dass selbst hinter dem Safety Car eine Rutschpartie entstand. Erst beorderte man das Feld zurück in die Boxengasse, nach 45-minütiger Pause wurde das Rennen ganz abgeblasen.

Weil Whincup damit vor dem Finale in Bathurst (5. Dezember) seinen Rückstand von 349 Punkten in der Tabelle nicht mehr verkürzen konnte, stand Van Gisbergen vorzeitig als Meister fest – sein zweiter Titel nach 2016.

„Wir hatten einen klaren Plan, und wir haben fast in jedem Rennen abgeliefert", resümierte der Neuseeländer. Er ist der dritte „Kiwi", der in der australischen Tourenwagen-Serie mindestens zwei Titel gewinnen kann. „Ich bin absolut begeistert." ■

Macau Guia Race

Großes Lynk&Co-Fest

Der Auftritt der TCR-Autos in Macau war dieses Jahr wieder der heimischen Asien-Serie vorbehalten. Dabei dominierten die Lynk & Co-Fahrer.

Von: **Michael Bräutigam**


TCR ASIA

In den Straßen von Macau: Qinghua Ma führt hier vor Meister Jason Zhang

Eigentlich war fürs vergangene Wochenende angepeilt, dass die WTCR in Macau ihr großes Saisonfinale austrägt und ihre Meister kürt. Im zweiten Jahr in Folge machte Corona aber einen Strich durch diese Rechnung, sodass es wieder eine Veranstaltung für die einheimischen Teams und Fahrer war. Letztes Jahr war aus europäischer Sicht zumindest noch Rob Huff am Start, doch durch die Quarantäne-Regeln hätte er nicht am tatsächlichen WTCR-Finale kommendes Wochenende in Sotschi (siehe unten) teilnehmen können. So wurde das Stadtrennen also zu einer wirklich rein asiatischen Angelegenheit.

Macau markierte dabei zumindest das Finale der TCR Asia. Und mit Qinghua Ma (Lynk & Co) war zumindest ein aus WTCC und WTCR bekannter Pilot am Start, der noch Titelchancen hatte. Als Tabellenzweiter hinter Teamwork-Motorsport-Stallgefährte Jason Zhang sicherte er sich zunächst die Pole-Position, und nach einem engen Kampf mit Zhang auch den Sieg im ersten der beiden Rennen. Somit war der Titel noch immer drin.

Das ziemlich wilde zweite Rennen sah nach einem Fehler Zhangs erneut Ma als Führenden, doch ein Reifenschaden in der letzten Runde ließ ihn auf P3 zurückfallen. So ging die Führung wieder an Zhang, der wie im Vorjahr das „Hauptrennen“ gewann und somit erfolgreich den TCR-Asia-Titel verteidigte. ■

NACHRICHTEN

24H SERIES: AUTORAMA MIT TITEL UND WECHSEL

Beim Finale der 24h Series in Sebring musste man zwar AC Motorsport den Sieg überlassen, doch nach Siegen in Le Castellet und Hockenheim reichte auch P2 für den VW Golf GTI TCR von Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing mit der Startnummer 1, um erneut zum Titel zu fahren. Das Schwesterauto landete nach P3 in Sebring auch auf diesem Tabellenrang. Mittlerweile gaben die Schweizer bekannt, 2022 auf den neuen Audi RS 3 LMS zu wechseln.

UAE PROCAR: MÜNNICH FEIERT DOPPEL-ERFOLG

Nach dem Technik-Pech beim Auftakt in Dubai rehabilitierte sich René Münnich (Honda) beim zweiten Event der UAE Procar in Abu Dhabi mit einem Doppelsieg. Damit übernimmt er nach vier von zwölf Läufen Platz 2 in der Tabelle.

WTCR

Alles bereit für den Showdown

Noch sechs Fahrer haben rechnerische Chancen auf den WTCR-Fahrertitel. Die Entscheidung fällt kommendes Wochenende im russischen Sotschi.

Von: **Michael Bräutigam**

Betrachtet man den Saisonverlauf, ist die Spannung im Titelkampf aber dann doch nur halb so groß. Tabellenführer Yann Ehrlacher (Lynk & Co, 201 Punkte) hat nicht nur 36 Zähler Vorsprung, sondern auch gleich drei Teamkollegen, die ihm den Rücken freihalten können. „Ich war letztes Jahr schon in dieser Situation und weiß jetzt besser damit umzugehen“, sagt der Elsässer vor der möglicherweise erfolgreichen Titelverteidigung. „Über den Titel denke ich frühestens in den letzten fünf Runden des letzten Rennens nach.“

Tabellen-Zweiter ist Audi-Pilot Frédéric Vervisch (165 Punkte), der die nur 19 Zähler umspannende Fünfer-Verfolgergruppe entsprechend anführt. Zwei davon sind in Form von Santiago Urrutia und Yvan Muller Teamkollegen von Ehrlacher. Effektiv dürften also maximal vier Piloten Titelambitionen haben.

Guerrieri: Endlich Meister?

Neben Vervisch will vor allem Esteban Guerrieri (Honda) endlich den Titel. Der Argentinier aus dem Münnich-Rennstall war in den vergangenen Jahren stets bis zuletzt im Titelkampf, schrammte 2019 sogar nur ganz knapp daran vorbei. Die Lage ist zwar mit 37 Zählern Rückstand eher schwierig, aber im Tourenwagen kann ja bekanntlich alles passieren. „Wir haben etwas Rückstand, aber es ist noch lange nicht vorbei“, so Guerrieri.

Last but not least ist auch Engstler-Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay noch im Titelrennen. Mit 55 Punkten Rückstand und maximal 60 zu holenden ist das aber eher theoretischer Natur. ■



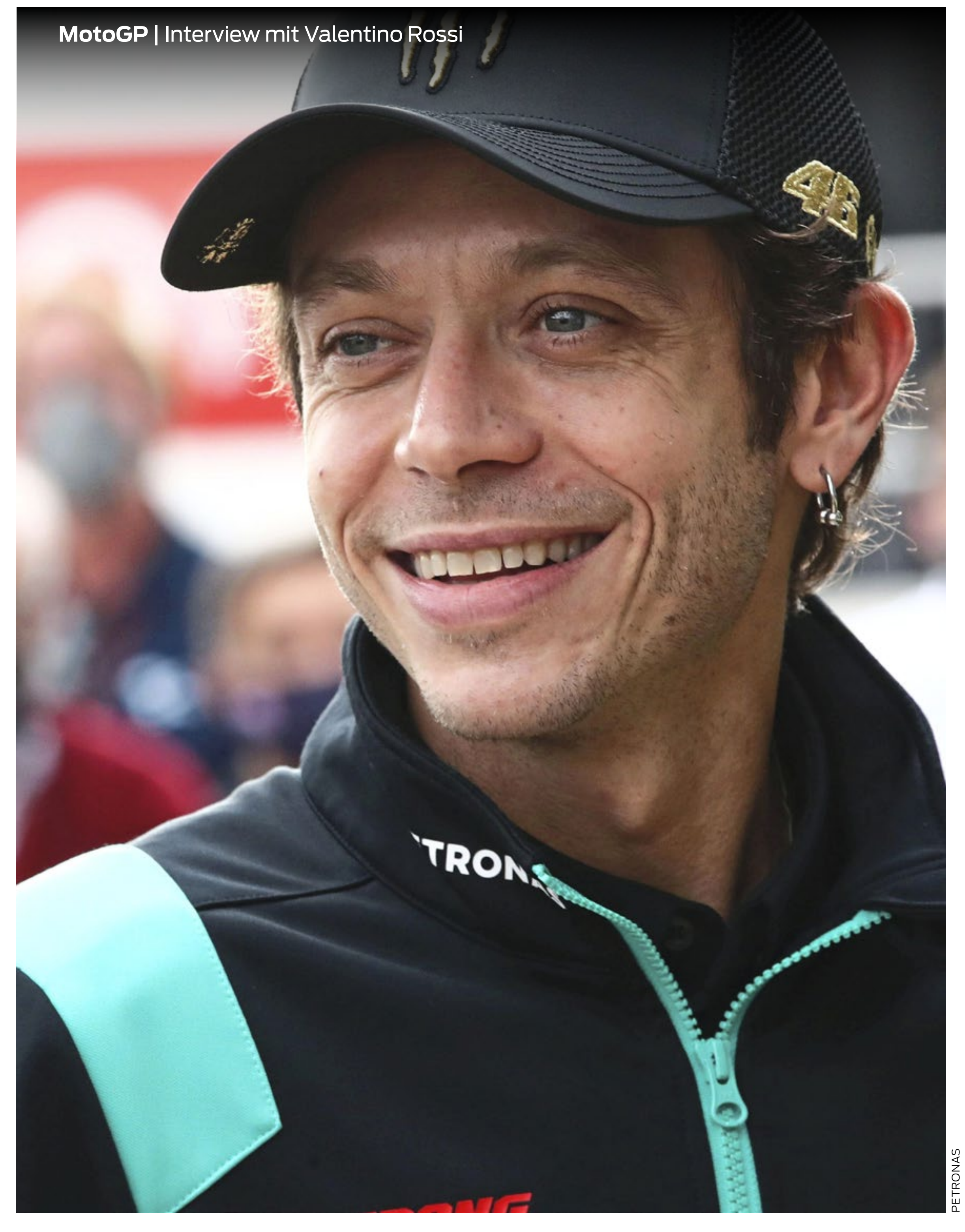
WTCR

Titelverteidiger und Tabellenführer: Yann Ehrlacher ist der Gejagte



WTCR

Erster Verfolger: Audi-Allzweckwaffe Vervisch auf der Jagd nach dem Titel



PETRONAS

Valencia 2021: Ein letztes Mal vor den vollen Tribünen mit seinen Fans

MOTOGP

Valentino Rossi ist nach 26 Jahren Weltmeisterschaft in Valencia zurückgetreten. In seinem letzten Interview als MotoGP-Pilot blickt der neunfache Weltmeister auf eine einmalige Karriere zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie Ihr letztes Rennen erlebt?
Es war besser, als ich erwartet habe. Ich war etwas besorgt um das letzte Rennen meiner Karriere, weil man sich lange daran erinnert. Man weiß nicht, ob man sich konzentrieren kann, wie man sich fühlt, ob man traurig ist. Aber es war großartig. Es war ein ganz tolles Wochenende, schon ab Donnerstag. Es gab sehr viele Überraschungen. Die Motorräder meiner Weltmeisterschaften, die Fahrer aus meiner Akademie, die meine Helmdesigns benutzt haben, das war alles sehr emotional. Das Größte war aber die Unterstützung und der Respekt, den ich zu meinem Abschied vom ganzen Fahrerlager erhalten habe. Ich muss auch allen MotoGP-Fahrern danken, denn es ist nicht selbstverständlich, wie sie mich verabschiedet haben. Dazu war es ein gutes Rennen. Schon am Samstag fuhr ich gut, und im Rennen war ich in der Lage, in den Top-10 anzukommen. Dies bedeutet, dass ich meine lange Karriere unter den zehn besten Fahrern der Welt abgeschlossen habe. Das bedeutet mir sehr viel und ich kann dieses Ergebnis lange genießen. Wir haben nach dem Rennen auch sehr lange gefeiert, als hätten wir die Meisterschaft gewonnen. Das werde ich nie vergessen.

Was war an dem Ganzen das Emotionalste?
Die zwei Höhepunkte für mich waren die Helme und die Motorräder. Aber auch die Umarmung mit jedem einzelnen Fahrer in der Pressekonferenz am Donnerstag und nach dem Rennen hat mir viel bedeutet. Und dass Ronaldo vor dem Rennen an der Strecke angekommen ist, hat es ganz speziell gemacht. Er war immer mein Idol, für mich ist er außerhalb des Motorsports der beste Sportler. Ich werde nie vergessen, wie ich zu seinen Spielen gepilgert bin. Ich denke, er hat mir das gleiche Gefühl gegeben

„Habe meine Karriere unter den zehn Besten beendet“

wie ich meinen treuesten Fans. Deshalb war auch seine Anwesenheit sehr emotional.

Welche Erinnerungen haben die Motorräder in Ihnen ausgelöst?
Die meisten habe ich auch selber zu Hause, außer der Honda. Die Yamaha M1 steht sogar bei mir im Schlafzimmer; jeden Morgen, wenn ich aufwache, sehe ich sie. Wegen der Honda habe ich schon mit Alberto Puig gesprochen und ich will mindestens die 500er haben. Dies ist meine 500er, denn Honda sollte sie mir geben, als ich Weltmeister wurde, aber aus irgendeinem Grund ist sie nie angekommen. Ich wäre sehr glücklich, wenn Honda sie mir geben würde. Das Motorrad wäre sehr gut aufgehoben, in einem gut temperierten Raum, und hätte einen sehr guten Platz in meinem Haus.

Woher kam diese gute Form im Rennen?
Wir haben mit dem Team sehr gut gearbeitet, und ab Samstagmorgen ist das Motorrad wirklich besser geworden. So habe ich mich ab FP3 besser gefühlt, und dann hat mir Pecco (Bagnaia) geholfen, direkt in die Q2 zu kommen. Das hat mir das Rennen schwer vereinfacht. Dann haben wir es von Samstag auf Sonntag noch einmal verbessert, und ich hatte im Rennen die Motivation und die Konzentration, als würde ich um die Meisterschaft fahren. Das letzte Rennen ist nun einmal das letzte Rennen, es ist so wichtig, da man sich lange daran erinnern wird. Ich bin dann gut gefahren, habe keine Fehler gemacht, habe vom Anfang bis zum Ende mein Maximum gegeben, und darauf bin ich stolz.

Wen sehen Sie nach Ihrem Rücktritt als den möglichen nächsten Superstar?
Ich bin ein großer Fan aller VR46-Fahrer. Nächstes Jahr werden wir vier Fahrer in der MotoGP haben. Franco Morbidelli bei Yamaha, Pecco Bagnaia bei Ducati als Werksfahrer und Luca Marini sowie Marco Bezzecchi in unserem Team. Ich denke, Pecco und Franco werden nächstes Jahr um die Meisterschaft kämpfen können. Ich hoffe, dass einer dieser Jungs der nächste Superstar wird.

Wie würden Sie Ihre Karriere in drei Worten beschreiben?
Überwältigend, lustig und sehr kompetitiv.

> „Hätte ich in der ersten Hälfte meiner Karriere den gleichen Einsatz gebracht wie in den letzten zehn Jahren, hätte ich wohl noch mehr gewonnen.“
>
> Valentino Rossi

Sie hatten sie mal als die unendliche Geschichte bezeichnet. Ist die jetzt vorbei?
Ich denke nicht, es geht ja in anderer Form weiter. Aber ich war bereits 2012 einmal sehr nah am Ende meiner Karriere. Ich wusste nicht, ob ich genügend Kraft und genügend Speed habe, um neu zu beginnen, um Rennen zu gewinnen und um Meisterschaften zu kämpfen. Von da bin ich noch zehn weitere Jahre gefahren. Ich hatte ein gutes Leben und habe es genossen. Ich werde nächstes Jahr Vater, aber ich werde an der Rennstrecke bleiben. Einen besonderen Traum habe ich nicht mehr, ich lasse es einfach auf mich zukommen. Mein Traum war, Weltmeister in der Königsklasse zu werden, das habe ich mehrfach geschafft.

Bereuen Sie etwas?
Das Erste, was ich bereue, ist, dass es vorbei ist. Während des Wochenendes hatte ich das Gefühl, dass es das letzte Rennen der Saison ist, nicht das meiner Karriere. Deshalb wird es in den nächsten Monaten sehr schwierig werden, speziell im März, wenn die Saison startet und ich nicht dabei bin. Ich muss damit klarkommen, dass ich kein MotoGP-Pilot mehr bin. Aber ich werde Autorennen fahren, so werde ich ein Fahrer bleiben. Ich hätte sicherlich auch gerne den zehnten Titel geholt. Dann wäre der Kreis komplett gewesen. An der Neun bin ich irgendwie immer stehen geblieben. Ich habe 89 Siege in der Königsklasse und 199 Podestplätze. Als ich in Jerez meinen letzten Podestplatz eingefahren habe, spürte ich, dass dies der letzte sein könnte. Aber ich kann meine Ergebnisse und meine neun Meistertitel nicht bereuen. Wenn ich jedoch den Einsatz, den ich in den letzten zehn Jahren gebracht habe, auch in den ersten Jahren gebracht hätte, dann hätte ich noch mehr gewinnen können. Es ist aber normal, dass wenn man jünger ist, man trotzköpfiger ist, alles andere lernt man später. Aber ansonsten kann ich über alles sehr glücklich sein.

Haben Sie auch keine Ihrer Rivalitäten bereut?
Rivalitäten im Sport und speziell auch in der MotoGP tragen dazu bei, dass man das Maximum gibt. Man will den Gegner überholen und etwas in seinem eigenen Inneren finden, von dem man nicht wusste, dass man es hat. Ich hatte mehrere große Rivalen in meiner Karriere, ich habe sie genossen, besonders in der ersten Hälfte meiner Karriere. Weil ich damals mehr gewonnen habe, in der zweiten habe ich mehr verloren. Mit Biaggi haben zwei Italiener gegeneinander gekämpft und eine riesige Bewegung ausgelöst. Aber auch mit Stoner, Lorenzo und am Ende mit Márquez habe ich es genossen. Hinterher erinnert man sich an all das in positiver Weise als etwas ganz Besonderes.

Wofür würden Sie gerne in Erinnerung bleiben?
Ich denke, das Wichtigste an meiner Karriere war, dass viele Leute angefangen haben, die MotoGP zu verfolgen. Der Sport ist dadurch größer und bekannter geworden, in Italien und auf der ganzen Welt. Ich bin während meiner Karriere anders geworden, eine Art Ikone. Das ist eine große Ehre, selbst wenn es für einen Fahrer wichtiger ist, was auf der Strecke passiert und welche Ergebnisse er einfährt. Man ist wie in einem Tunnel, man konzentriert sich nur auf die nächste Kurve, die nächste Sekunde. Und man bekommt gar nicht mit, was drum herum passiert.

Was ist Ihnen wichtiger, die neun WM-Titel oder all die Fahrer, die Sie aufgebaut haben?
Dass so viele von ihnen bis in die MotoGP gekommen sind, macht mich sehr glücklich. Wir werden auch in Zukunft zusammenbleiben und ein gutes Verhältnis haben. Ich denke, das ist die beste Sache. ■



Valentino Rossi

Geburtstag: 16. Februar 1979
Geburtsort: Urbino (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1996: 125 GP, Aprilia (9.)
1997: 125 GP, Aprilia (1.)
1998: 250 GP, Aprilia (2.)
1999: 250 GP, Aprilia (1.)
2000: 500 GP, Honda (2.)
2001: 500 GP, Honda (1.)
2002: MotoGP, Honda (1.)
2003: MotoGP, Honda (1.)
2004: MotoGP, Yamaha (1.)
2005: MotoGP, Yamaha (1.)
2006: MotoGP, Yamaha (2.)
2007: MotoGP, Yamaha (3.)
2008: MotoGP, Yamaha (1.)
2009: MotoGP, Yamaha (1.)
2010: MotoGP, Yamaha (3.)
2011: MotoGP, Ducati (7.)
2012: MotoGP, Ducati (6.)
2013: MotoGP, Yamaha (4.)
2014: MotoGP, Yamaha (2.)
2015: MotoGP, Yamaha (2.)
2016: MotoGP, Yamaha (2.)
2017: MotoGP, Yamaha (5.)
2018: MotoGP, Yamaha (3.)
2019: MotoGP, Yamaha (7.)
2020: MotoGP, Yamaha (15.)
2021: MotoGP, Yamaha (18.)

Hobbys
Rallye, Dirt Track



Rote Welle rollt weiter

Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia war auch beim ersten Test der Vorsaison 2022 Schnellster. Doch Honda hat mit dem neuen Prototyp zugelegt, und auch Fabio Quartararo blieb auf Tuchfühlung. Und es gibt viel Neues an den Motorrädern für das nächste Jahr.

Von: **Imre Paulovits**

Weil wegen der Corona-Pandemie im Vorjahr die Entwicklungen für 2021 stark eingeschränkt wurden, kommen für den 2022er-Jahrgang umso mehr Neuerungen. Schon beim letzten Test in Misano tauchten eine Menge Updates auf, beim ersten Nachsaison-Test in Jerez wurde noch mal so viel aufgefahren. Aber jeder ist noch in der ersten Testphase, die Motorräder, die wir 2022 bei den Rennen sehen werden, dürften noch einmal ganz anders aussehen.

Klang der Heimat

Doch trotz aller Neuerungen hat sich an der Dominanz, die sich Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia im letzten Saisondrittel aufgebaut hat, nichts geändert. Der Ducati-Werkspilot war am Schluss des zweiten Testtages vier Zehntelsekunden schneller als der Rest der Welt und nur drei Zehntel langsamer als die Quali-Zeit von Fabio Quartararo beim Jerez-GP im Mai. Ducati ist dabei nicht auf seinen Lorbeeren sitzen geblieben, die Entwicklungsabteilung um Gigi Dall'Igna hat wieder eine Menge frische Ideen verwirklicht, von denen man sicherlich auch einige in der endgültigen Version der Ducati Desmosedici sehen wird. Jack Miller und Bagnaia fuhren die neuen Motoren am zweiten Tag mit einer Auspuffanlage mit sehr langem Endrohr für die vordere Zylinderbank. Dazu gab es zwei verschiedene neue Verkleidungen, eine mit anderem Oberteil und einem Lufteinlass in V-Form. Bagnaia war auch zufrieden mit dem Test. „Ich bin sehr glücklich mit den zwei Testtagen", fasste Bagnaia zusammen. „Wir haben vor allem am zweiten Dinge gefunden, die uns vorwärts bringen. So können wir beruhigt in die Winterpause gehen. Die Ingenieure haben daheim sicherlich eine Menge Arbeit vor sich, aber wir haben die 2022er-Saison erst einmal richtig gut begonnen. Was mich am meisten beruhigt ist, dass unsere Konstanz, an der wir hart gearbeitet haben, sehr gut ist." Sein Teamkollege Jack Miller witzelte, die neue Auspuffanlage wäre entwickelt worden, um den Klang der Didgeridoos der australischen Ureinwohner zu erreichen und ihm mehr Heimatgefühl zu geben.

> „Wir haben noch eine lange Vorsaison mit viel Arbeit vor uns und noch sehr viel Material, das ausgewertet werden muss. Aber das neue Motorrad fühlt sich gut an."
>
> Pol Espargaró

Bei Yamaha sah man zwei neue Fahrwerke und eine neue Hinterradschwinge, doch obwohl Fabio Quartararo am zweiten Tag die zweitschnellste Tageszeit fuhr und damit Drittschnellster des Gesamttests war, wirkte der MotoGP-Weltmeister nicht gerade glücklich. „Wir haben hier den gleichen Motor gefahren wie bei dem Test in Misano. Ich sehe auch bei den anderen Teilen keinen Fortschritt, der sich wirklich auf die Zeiten auswirkt. Wir müssen weiterarbeiten, vor allem brauchen wir mehr Leistung."

Schnelle neue Honda

Umso fröhlichere Gesichter sah man bei Honda. Am ersten Tag fuhren die LCR-Piloten Takaaki Nakagami den 2022er-Prototyp, für den es in Jerez mehrere Rahmen und Verkleidungsvarianten



MOTOGP

Francesco Bagnaia mit dem 2022er-Ducati-Prototyp: Neue Aerodynamik, neuer Auspuff, alter Speed



MOTOGP

Takaaki Nakagami mit neuer Honda: Viele Probleme behoben, am ersten Tag Schnellster



MOTOGP

Brad Binder mit neuem KTM-Prototyp: Versuche mit neuer Luftzufuhr

gab. Am zweiten Tag übernahm Werkspilot Pol Espargaró, der nach einem üblen Highsider von Valencia noch mit Schmerzen unterwegs war. Nakagami fuhr am ersten Tag die Bestzeit und war glücklich mit dem neuen Motorrad. „Es war unglaublich, wir haben das Motorrad bekommen, und ich bin schon in der vierten Runde 1.37,6 gefahren“, strahlte der Japaner. „Dabei habe ich gar nicht gepusht. Wir konnten dann weitermachen und an dem Gefühl für die Front arbeiten.“ „Ich habe das Gefühl, dass wir noch eine lange Vorsaison mit viel Arbeit vor uns haben“, ergänzte Pol Espargaró. „Wir haben noch sehr viel Material, das ausgewertet werden muss, bis wir uns für die endgültige Spezifikation für 2022 entscheiden. Aber das Motorrad fühlt sich gut an und wir sind schnell. Wir haben nun sowohl in die Kurven hinein als auch heraus mehr Grip.“

Bei KTM sortierten die Werkspiloten neue Teile für 2022 aus, bei Tech3 gewöhnten sich die Rookies Remy Gardner und Raúl Fernández an die MotoGP-Geschosse. Es gab mehrere Verkleidungsvarianten mit deutlich mehr Abtrieb und eine mit völlig geändertem Lufteinlass für den neuen Motor. „Wir haben viele Sachen einzeln für sich probiert, jetzt müssen die Ingenieure die richtige Kombination für das 2022er-Motorrad finden“, so Miguel Oliveira. „Es gibt keine Wunder, jedes Teil hat Vor- und Nachteile“, ergänzte Brad Binder.

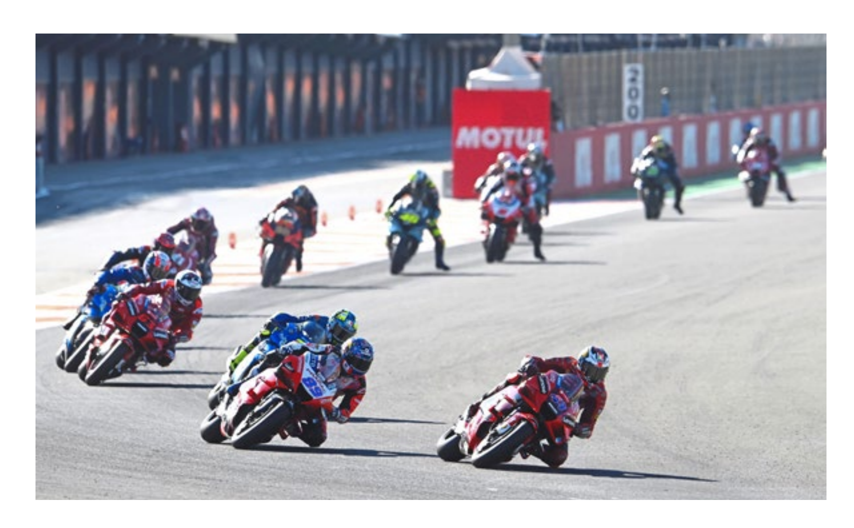
Aprilia hatte nur Chassis- und Aerodynamik-Teile am 2021er-Motorrad im Test, das 2022er-Modell wird erst im Februar fertig sein. Es wurde ein Auspuff von SC Project mit dem von Akrapovic verglichen und mehrere Versionen der Verkleidung getestet. Maverick Viñales probierte einen Tank mit einer stärkeren Kante für die Abstützung mit den Beinen.

Suzuki arbeitete weiter am neuen Motor, dazu gab es eine neue Schwinge, Tankabdeckung und verschiedene Verkleidungsteile. Man versucht mit ihnen die Motorentemperaturen herunterzubekommen. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 18.–19.11.2021, Bestzeiten

1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1.36,872	110 Runden
2.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.37,313	104
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1,37,324	141
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	1.37,356	143
5.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	1.37,402	76
6.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.37,423	135
7.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.37,496	91
8.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.37,622	154
9.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.37,634	144
10.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	1.37,717	100
11.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.37,760	131
12.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.37,884	86
13.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.37,942	112
14.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP21	1.38,025	114
15.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.38,029	111
16.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.38,085	130
17.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP21	1.38,149	100
18.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	1.38,152	95
19.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	1.38,528	93
20.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	1.38,691	112
21.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.38,724	94
22.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.38,728	116
23.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.39,040	105
24.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.39,185	58
25.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1.39,276	79
26.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	1.39,312	115
27.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	1.39,941	104
28.	Takayu Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1.40,936	28



Starterlisten 2022

Die FIM hat die provisorischen Starterlisten der drei Motorrad-WM-Klassen für 2022 bekannt gegeben. An ihnen dürfte sich nicht mehr viel ändern.

Von: **Imre Paulovits**

In der MotoGP waren schon länger keine Fragen mehr offen. Den letzten freien Platz beim neuen VR46-Team von Valentino Rossi nimmt wie erwartet Marco Bezzecchi ein. Mit VR46 und Gresini fahren nun vier Teams mit Ducati, neben den vier brandneuen 2022er-Modellen des Werksteams und Pramac kommen vier weitere 2021er-Maschinen zum Einsatz. Aprilia wird nächstes Jahr als direktes Werksteam aus der Zentrale in Noale operieren.

In der Moto2 hat sich der rührige japanische Hersteller NTS verabschiedet, das holländische RW-Team wird für Barry Baltus und den erst 16-jährigen Zonta van den Goorbergh, Sohn von Ex-500er-Pilot Jurgen van den Goorbergh, Kalex-Chassis einsetzen. Ebenso steigt das Aspar-Team von Boscoscuro auf Kalex-Chassis um, diese werden aber als GasGas gebrandet. In der Moto3 wird die KTM-Technik nach Husqvarna und GasGas nun auch als CF Moto homologiert und vom deutschen Prüstel-Team eingesetzt. ■

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	WithU Yamaha RNF MotoGP	Yamaha YZR-M1
5	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22
10	Luca Marini (I)	VR46 Racing Team	Ducati D16 GP21
12	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
20	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21
25	Raúl Fernández (E)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR
40	Darryn Binder (ZA)	WithU Yamaha RNF MotoGP	Yamaha YZR-M1
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22
44	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
49	Fabio Di Giannantonio (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21
63	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22
72	Marco Bezzecchi (I)	VR46 Racing Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
87	Remy Gardner (AUS)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
89	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2022

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
4	Sean Dylan Kelly (USA)	American Racing	Kalex
5	Romano Fenati (I)	Speed Up Racing	Boscoscuro
6	Cameron Beaubier (USA)	American Racing	Kalex
7	Barry Baltus (B)	RW Racing GP	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex
12	Filip Salac (CZ)	Gresini Racing Moto2	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	VR46 Racing Team	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
18	Manuel Gonzales (E)	Yamaha VR46 Mastercamp	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
28	Niccolò Antonelli (I)	VR46 Racing Team	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
40	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
51	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
52	Jeremy Alcoba (E)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
54	Fermin Aldeguer (E)	Speed Up Racing	Boscoscuro
61	Alessandro Zaccone (I)	Gresini Racing Moto2	Kalex
64	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
75	Albert Arenas (E)	Aspar Team	GasGas
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
81	Keminth Kubo (T)	Yamaha VR46 Mastercamp	Kalex
84	Zonta van den Goorbergh (NL)	RW Racing GP	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	Aspar Team	GasGas

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masia (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
6	Ryusei Yamanaka (J)	MT Helmets MSI	KTM
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
10	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets MSI	KTM
11	Sergio García (E)	Aspar Team Moto3	GasGas
16	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
17	John McPhee (GB)	Sterilgarda Husqvarna Max	Husqvarna
18	Matteo Berelle (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM
20	Lorenzo Fellon (F)	SIC58 Squadra Corse	Honda
23	Elia Bartolini (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda
26	Scott Ogden (GB)	Visiontrack Racing Team	Honda
27	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM
28	Izan Guevara (E)	Aspar Team Moto3	GasGas
31	Adrian Fernández (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM
38	David Salvador (E)	BOE SKX	KTM
43	Xavier Artigas (E)	CF Moto Racing PrüstelGP	CF Moto
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
64	Mario Suryo Aji (RI)	Honda Team Asia	Honda
66	Joel Kelso (AUS)	CIP Green Power	KTM
67	Alberto Surra (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
71	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM
72	Taiyo Furusato (J)	Honda Team Asia	Honda
82	Stefano Nepa (I)	Team MTA	KTM
96	Daniel Holdago (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
99	Carlos Tatay (E)	CF Moto Racing PrüstelGP	CF Moto

Asia Talent Cup

Nippons Dominator

So überlegen wie der Japaner Taiyo Furusato war noch niemand im Asia Talent Cup. Der 16-Jährige gewann alle Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Die asiatischen Talente mussten sich bei ihren letzten beiden Wochenenden im indonesischen Mandalika in viel Geduld üben. Eigentlich waren vier Rennen an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden geplant, doch das erste Wochenende musste abgesagt werden, weil nicht genügend Streckenposten bereitstanden. Stattdessen wurden drei Rennen auf das Wochenende um die Superbike-WM gelegt, wo es aber durch Regengüsse in den WM-Klassen zu zahlreichen Terminverschiebungen kam.

Dies änderte aber nichts an den Kräfteverhältnissen. Der 16-jährige Japaner Taiyo Furusato gewann auch in Indonesien alle drei Rennen und wurde so ungeschlagen Cup-Sieger. Es war auch jeweils der 18-jährige Malaysier Danial Sharil, der ihm die meiste Gegenwehr leistete und jedes Mal Zweiter wurde. Im letzten Rennen des Wochenendes lieferten sich die beiden einen packenden Kampf bis zur letzten Kurve, der Japaner konnte sich aber erneut durchsetzen. ■

CUP-ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	Taiyo Furusato (J)	150
2.	Danial Sharil (MAL)	99
3.	Gun Mie (J)	89
4.	Carter Thompson (A)	70
5.	Hakin Danish (MAL)	57
6.	Kanta Hamada (J)	49
7.	Sharul Sharil (MAL)	40
8.	Rei Wakamatsu (J)	38
9.	Tetsuya Fujita (J)	37



ARC

Taiyo Furusato: Ungeschlagener Sieger des Asia Talent Cup

MotoGP

Márquez: Alles aus?

Wie schwer die Augenverletzung von Marc Márquez wirklich ist, wissen derzeit nur seine behandelnden Ärzte. Aber sie könnte ganz das Aus bedeuten.

Von: **Imre Paulovits**

Die vermeidliche Gehirnerschütterung von Marc Márquez bei seinem Enduro-Unfall vor dem Aragón-GP, wegen dem der achtfache Weltmeister die letzten beiden Grands Prix und den wichtigen ersten Test der Vorsaison 2022 in Jerez auslassen musste, könnte viel schwerwiegender sein, als es vom Team zunächst kommuniziert wurde. In Jerez gab Teamchef Alberto Puig zu, dass Márquez derzeit nichts anderes tun kann als abwarten. Der Bereich um sein Auge sei immer noch geschwollen, er sieht weiterhin Doppelbilder, und die Ärzte beobachten seinen Zustand. Eine genaue Prognose könnte sich bis Weihnachten hinziehen. Das Team wird Weihnachten abwarten und dann eine Entscheidung über die Zukunft fällen.

Experten sind pessimistisch. Eine bereits operierte Verletzung des Sehnervs und der feinen Muskeln hat bei erneuter Operation schlechte Prognosen. Es bleibt zu hoffen, dass Márquez doch genesen kann und wir den besten Rennfahrer des letzten Jahrzehnts weiter erleben können. ■



MOTOGP

Marc Márquez: Doppelsichtigkeit könnte die Fortsetzung der Karriere gefährden

NACHRICHTEN

MOTOGP

Jorge Martín, der sich bei einem schweren Sturz in Portimão im April zahlreiche Knochenbrüche zugezogen hat, von denen mehrere mit Platten und Schrauben zusammengefügt werden mussten, wird sich am 14. Dezember unters Messer legen, um sich die Platten wieder entfernen zu lassen. Einige von ihnen hatten dem Pramac-Ducati-Piloten beim Fahren Schmerzen bereitet.

MOTO2/MOTO3

In dieser Woche werden mehrere Teams mit ihren alten und neuen Piloten in Jerez testen, bevor die Wintersperre beginnt. Auch IntactGP aus Memmingen wird mit Marcel Schrötter und Neuzugang Jeremy Alcoba auf dem spanischen Kurs anwesend sein.

JUNIOR-WM

Die Spanische Meisterschaft, von deren Klassen die Moto3 bereits zur Moto3-Junior-WM und die Moto2 zur Europa-Meisterschaft aufgewertet wurde, bekommt ab 2022 als Gesamtmeisterschaft das FIM-Prädikat JuniorGP. Damit wird die Bestrebung der Dorna unterstrichen, die Meisterschaft auf der Iberischen Halbinsel als letzten und wichtigsten Schritt vor dem Einstieg in die Weltmeisterschaft zu etablieren. In der Moto2 wird mit Triumph-765-Motoren gefahren.

IDM SUPERBIKE 1000

Marc Moser war der einzige IDM-Superbiker im Bonovo-MGM-Yamaha-Team. Das Team hat sich zwar bislang nicht offiziell aus der IDM verabschiedet, aber Moser sucht eine neue Heimat. Der Auftaktsieger von Oschersleben, am Schluss Neunter in der Gesamtwertung, will nach nunmehr drei Jahren auch weiterhin in der deutschen Königsklasse bleiben. In der Endurance-WM hat er die Fühler ebenfalls ausgestreckt, aber bisher gibt es dort keine Vertragsverhandlungen.

CEV



Lukas Tulovic: Im nächsten Jahr Jagd auf den Titel

Ende vom Anfang

Mit einem dritten Platz endete die Moto2-EM für den Deutschen Lukas Tulovic. In der Moto3-Junior-WM stand Daniel Holgado als Titelträger fest. Den European Talent Cup gewann der 13-jährige Máximo Martinez. Leider gab es einen Systemabsturz sodass wir Sie erst in der nächsten MSA-Ausgabe über das Finale informieren können.

MOTO2-EM VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	19.29,314 min
2.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	+0,992 s
3.	Luks Tulovic (D)	Kalex	+15,898 s
4.	Adam Mohd (MAL)	Kalex	+19,856 s
5.	Taiga Hada (J)	Kalex	+24,381 s
6.	Sam Wilford (GB)	Kalex	+25,412 s

EM-ENDSTAND

1.	Aldeguer	265 Punkte
2.	Lopez	226
3.	Tulovic	135
4.	Cardelus	102
5.	Norrodin	97
22.	Kevin Orgis	11
24.	Leon Orgis	10

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Joel Kelso (AUS)	KTM	30.52,288 min
2.	David Alonso (COL)	GasGas	+2,334 s
3.	Ivan Ortola (E)	KTM	+3,013 s
4.	Scott Ogden (GB)	GasGas	+3,099 s
5.	David Salvador (E)	TM Racing	+3,365 s
6.	Syariffudin Aznan (MAL)	Honda	+7,170 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	30.31,293 min
2.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,022 s
3.	David Salvador (E)	TM Racing	+0,273 s
4.	Matteo Bertelle (I)	KTM	+1,916 s
5.	Scott Ogden (GB)	GasGas	+2,075 s
6.	Joel Kelso (AUS)	KTM	+2,116 s

WM-ENDSTAND

1.	Holdago	208 Punkte
2.	Ortola	169
3.	Muñoz	150
4.	Kelso	124
5.	Salvador	99
6.	Ogden	96
27.	Dettwiler	8

ETC – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Máximo Martinez (E)	Honda	29,37,079 min
2.	Jacob Roulstone (AUS)	Honda	+0,120 s
3.	Xavi Zurutuza (E)	Honda	+4,529 s
4.	Adrian Cruces (E)	Honda	+4,566 s
5.	Scott Ogden (GB)	Honda	+4,594 s
6.	Brian Uriarte (E)	Honda	+4,899 s

ETC – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Alvaro Caspe (E)	Honda	29,32,460 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,530 s
3.	Jacob Roulstone (AUS)	Honda	+0,656 s
4.	Adrian Cruces (E)	Honda	+4,516 s
5.	David Almansa (E)	Honda	+8,227 s
6.	Máximo Martinez (E)	Honda	+8,175 s

CUP-STAND

1.	Martinez	171 Punkte
2.	Cruces	154
3.	Zurutuza	149
4.	Uriate	147
5.	Carspe	95
6.	Garcia	86
19.	Tonn	19

Der Stoppie-King ist nun auch Weltmeister: Toprak Razgatlioglu behielt die Nerven

WORLDSBK

Gut angehalten

Beim Superbike-WM-Finale im indonesischen Mandalika hielt Toprak Razgatlioglu den Ansturm von Jonathan Rea auf und entthronte den sechsfachen Weltmeister, der sich wehrte wie ein Champion.

Von: **Imre Paulovits**

Es kann nur einen geben. Und um diesen Titel kämpften der sechsfache Weltmeister Jonathan Rea und sein junger Herausforderer Toprak Razgatlioglu in diesem Jahr fast bei jedem Rennen auf engstem Raum von Angesicht zu Angesicht, oft noch mit Scott Redding als drittem Kämpfer, wenn dessen Motorrad die nötige Abstimmung hatte. In Mandalika musste die Entscheidung kommen. Toprak Razgatlioglu, der trotz zweier Motorschäden und dem Abräumer von Garret Gerloff in Assen mit 30 Punkten Vorsprung ankam, war die Ruhe selbst. Als es am Freitag erstmals auf die brandneue Rennstrecke ging, war er gleich anderthalb Sekunden schneller als der Rest der Welt. „Wir trainieren daheim auf einer Strecke, die ständig verstaubt, und wenn wir sie einige Tage nicht benutzen, wenig Grip hat", erzählte Razgatlioglus Mentor, der fünffache Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu. „Deshalb habe ich ihm gesagt: Der neue Asphalt wird dir gleich einen Vorsprung geben, nutze ihn." Und der 26-Jährige brachte seinen Vorteil bis zur Superpole. Doch Jonathan Rea hatte aufgeholt, und er schöpfte Hoffnung in der Wettervorhersage. Waren die Trainings noch alle trocken, wurde zum ersten Superbike-Rennen am Samstagnachmittag Regen vorhergesagt. Und Regen war das Einzige, in dem Razgatlioglu bislang Schwächen zeigte. Der Regen kam auch, aber jenseits aller Vorstellung von Europäern. Das tropische Gewitter verwandelte den Tag zur Nacht, gerade als die Motorräder in der Startaufstellung standen. Die Sicht war gleich null, alle Bikes wurden wieder in die Box geschoben. Doch als der Regen nachließ, waren zwei Auslaufzonen mehrere Zentimeter tief komplett überflutet. Weil die Dunkelheit heranrückte, wurde das Rennen abgesagt, für Sonntag zwei Rennen angesetzt, das Superpole-Race abgesagt.

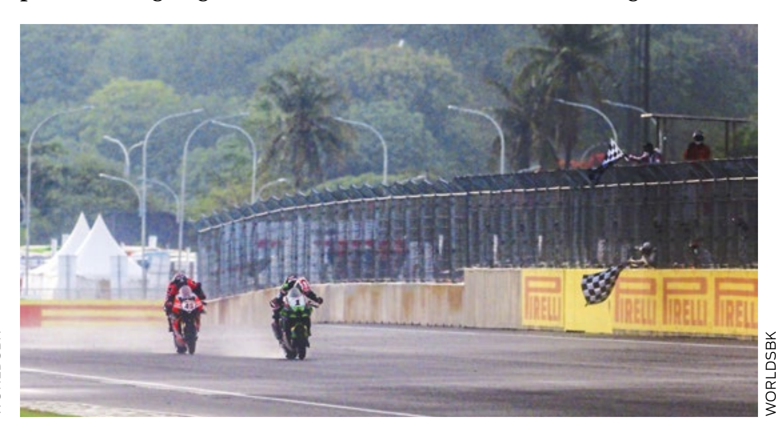
Das Rennen am Sonntag war wieder eine Schlacht zwischen Rea, Razgatlioglu und Redding. Auch wenn Rea an der Spitze eine Lücke aufmachte, schaffte es Razgatlioglu heranzufahren, und als Zweiter war er Weltmeister. „Ich finde keine Worte. Das war, wovon ich und mein verstorbener Vater geträumt haben", stammelte er.

Am Nachmittag öffneten sich erneut die Schleusen des Himmels, diesmal eine Stunde früher. So wurde das Wasser abgepumpt und das Rennen auf 12 Runden verkürzt. Was sich Rea und Redding an der Spitze sowie Razgatlioglu und Van der Mark um den dritten Platz lieferten, wird wohl als das beste Regenrennen, das es bislang gab, in die Geschichte eingehen. Und wir dürfen uns auf 2022 freuen, wenn Rea und Razgatlioglu ihre Revanche austragen. ■



WORLDSBK

Erstes Rennen: Jonathan Rea siegt vor Weltmeister Toprak Razgatlioglu



WORLDSBK

Zweites Rennen: Rea siegt auch im Regen gegen den starken Scott Redding

Supersport-WM

Kampfstarkes Finale

Dominique Aegerter verpasste in beiden Rennen knapp den Sieg, dafür gab es mit Raffaele de Rosa einen neuen Sieger und im zweiten Rennen ein überraschendes Finale.

Von: **Imre Paulovits**

Zwar fielen auch in den beiden Rennen der Supersport-WM-Piloten einige Regentropfen, die verdunsteten in der Tropenhitze aber schnell. Haudegen Raffaele de Rosa konnte sich an die Spitze setzen. In den letzten sechs Runden legte dann Dominique Aegerter ein unheimliches Tempo vor, war bis zu einer Sekunde pro Runde schneller als der Spitzenreiter und holte ihn bei der vorletzten Zieldurchfahrt ein. Doch in der letzten Runde legte auch De Rosa noch einmal zu und ließ dem Schweizer keine Möglichkeit zum Überholen. „Ich bin beim ersten Schauer etwas vorsichtiger gewesen, zum Schluss hatte ich aber ein gutes Gefühl", so Aegerter. „Aber Raffaele hat in der letzten Runde unheimlich zugelegt und mir keine Lücke gelassen."

Im zweiten Rennen fuhr Aegerter wieder eine tolle Aufholjagd und holte sich in der letzten Runde die Führung vom führenden Jules Cluzel. Doch der ging in der vorletzten Kurve wieder an die Spitze, Aegerter versuchte einen letzten Angriff, wurde aber von Federico Caricasulo eingeklemmt, und so gewann Cluzel und auch noch Niki Tuuli konnte durchschlüpfen. Philipp Öttl wurde bei seinem Abschied aus der Supersport-WM im ersten Rennen Zwölfter und im zweiten Neunter. „Ich habe mich nicht schnell genug auf die wechselnden Verhältnisse einstellen können", musste Öttl zugeben. ■



WORLDSBK

Finalsieg: Jules Cluzel (#16) profitierte vom Chaos in der letzten Kurve

Superbike-WM

Wieder stark im Regen

Es lief für die BMW-Piloten ohnehin nicht schlecht in Mandalika, aber als der Regen kam, fuhr Michael van der Mark wieder aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

In Mandalika war auch Tom Sykes wieder beim Werksteam dabei. „Die Gehirnerschütterung, die ich mir in Barcelona zugezogen habe, war heftig", erzählte der Brite. „Das ist eine Verletzung, die von vielen unterschätzt wird. Deshalb bin ich auch froh, dass ich hier wieder fahren konnte und auf Anhieb auch wieder schnell war." Sykes konnte sich in der Superpole als Sechster qualifizieren und fuhr im ersten Rennen auf Platz 10. Im zweiten langte der Weltmeister von 2013 noch einmal richtig hin und fuhr die BMW im Regen auf Platz 5. „Wie es jetzt weitergeht, weiß ich noch nicht", so der 36-Jährige. „Die BSB und die AMA sind eine Option."

Michael van der Mark fuhr im ersten Rennen vom neunten auf den sechsten Rang vor. Im Regenrennen war der Holländer wieder in seinem Element, kämpfte Weltmeister Toprak Razgatlioglu nieder und wurde Dritter. „Es ist unglaublich, was auf diesem Asphalt im Regen möglich war. Der Kampf mit Toprak hat unheimlich Spaß gemacht", grinste Van der Mark. ■



WORLDSBK

Michal van der Mark (#60): Razgatlioglu niedergekämpft und aufs Podest

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Die Premiere von Indonesiens neuer Rennstrecke war ein Gewaltakt. Im letzten Moment wurde alles erst fertig, und man merkte es der kleinen Insel Lombok an, dass sie keinerlei Erfahrung mit solchen Großveranstaltungen hat. Die Umgehungsstraßen zu den Parkplätzen sind zwar fertiggestellt worden, so konnten die Parkplätze für die Zuschauer auf ordentlich asphaltierten Straßen angefahren werden. Aber Zeit, um große Hinweisschilder aufzustellen, blieb keine. So war es nicht einfach, am ersten Tag das Fahrerlager zu finden, zumal die meisten Ordnungskräfte die permanenten Superbike-WM-Ausweise nur verdutzt ansahen, wenn man sie nach dem Weg fragte. Dass bei den tropischen Gewittern nicht genügend Abflussrinnen angelegt worden sind, mag man verzeihen, das ist der viel erfahreneren Motorsport-Großmacht England in Silverstone auch passiert. Aber eines war einfach unglaublich: Die Begeisterung der Indonesier für die WM-Stars. Und noch eines: Der Grip, den der neue Asphalt im Regen bietet. „So viel gibt es auf keiner anderen Strecke", bescheinigten Jonathan Rea und Scott Redding unisono.

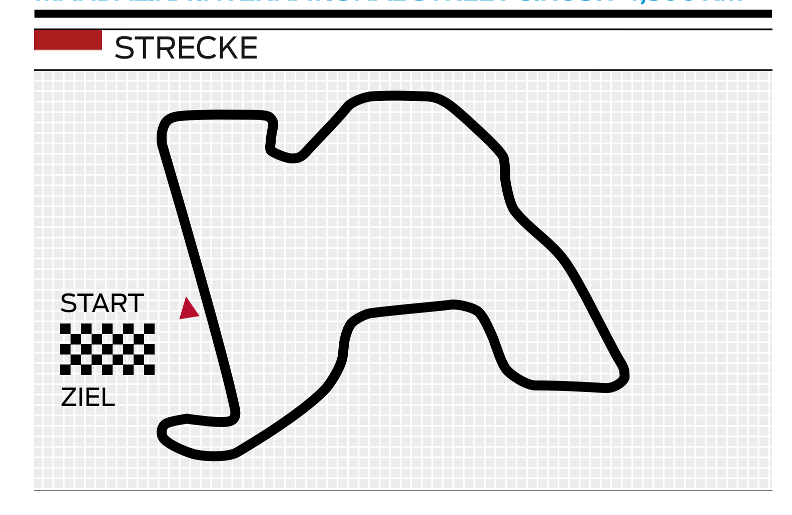
SUPERBIKE-WM
Chaz Davies, Supersport-Weltmeister von 2011, hängt seinen Helm an den Nagel. Der 34-jährige Brite hat 268 Superbike-WM-Läufe bestritten, stand davon 99-mal auf dem Podest und gewann 32-mal. Er war Vizeweltmeister 2015, 2017 und 2018 und scheiterte nur an dem übermächtigen Jonathan Rea. 2016 und 2019 war er WM-Dritter. Er wurde bei einem emotionalen Abschied von allen Ducati-Mechanikern umarmt.

SUPERSPORT-WM
Die große Domi Fighters Racing Party wird dieses Jahr zwei Tage dauern und findet am 3. und 4. Dezember im Campus Perspektiven in Schwarzenbach statt.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MANDALIKA INTERNATIONAL STREET CIRCUIT 4,300 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.32,877
2.	Rea	1.33,201
3.	Redding	1.33,256
4.	Gerloff	1.33,545
5.	Locatelli	1.33,588
6.	Sykes	1.33,672
7.	Bassani	1.33,775
8.	Bautista	1.34,051
9.	Van der Mark	1.34,080
10.	Mercado	1.34,154
11.	Davies	1.34,427
12.	Ponsson	1.34,431
13.	Viñales	1.34,438
14.	Rinaldi	1.34,499
15.	Cavalieri	1.34,577
16.	Nozane	1.34,660
17.	Rabat	1.35,258
18.	Konig	1.35,864

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	564 Punkte
2.	Rea	551
3.	Redding	501
4.	Locatelli	291
5.	Rinaldi	282
6.	Van der Mark	262
7.	Gerloff	228
8.	Lowes	213
22.	Folger	20
24.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	607 Punkte
2.	Ducati	594
3.	Kawasaki	570
4.	BMW	315
5.	Honda	250

ERGEBNIS 1. RENNEN

Mandalika (RI) – 21. November 2021 36. WM-Lauf; 86,000 km über 20 Rdn. à 4,300 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	32.12,219 min	1.34,413	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+0,670 s	1.34,288	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,155 s	1.34,587	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+7,644 s	1.35,164	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,133 s	1.35,239	11
6.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	20	+9,809 s	1.34,989	10
7.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+13,949 s	1.35,593	9
8.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+14,059 s	1.35,553	8
9.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+22,907 s	1.35,999	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+25,525 s	1.35,964	6
11.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+25,609 s	1.35,589	5
12.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+26,267 s	1.35,627	4
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+27,168 s	1.35,728	3
14.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+43,748 s	1.36,485	2
15.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	20	+50,244 s	1.36,272	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Mandalika (RI) – 21. November 2021 37. WM-Lauf; 51,600 km über 12 Rdn. à 4,300 km; 17 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste nass, Luft 25 Grad, Asphalt 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	12	20.53,598 min	1.42,460	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	12	+0,283 s	1.42,390	20
3.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	12	+7,437 s	1.42,802	16
4.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	12	+10,641 s	1.43,238	13
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	12	+21,707 s	1.44,285	11
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	12	+24,555 s	1.44,141	10
7.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	12	+27,772 s	1.44,667	9
8.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	12	+29,481 s	1.44,531	8
9.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	12	+38,615 s	1.44,888	7
10.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	12	+47,233 s	1.46,465	6
11.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	12	+50,369 s	1.45,950	5
12.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	12	+50,591 s	1.46,629	4
13.	Tito Rabat (E)	Kawasaki ZX-10RR	12	+53,099 s	1.45,541	3
14.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	12	+1.00,069 min	1.46,565	2

YAMAHA

Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu

SUPERSPORT-WM

Mandalika (RI) – 20. November 2021 22. WM-Lauf; 81,700 km über 19 Rdn. à 4,300 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Raffaele de Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	31.47,962 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,105 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+3,108 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+3,671 s
5.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	+4,312 s
6.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+6,054 s
7.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+6,247 s
8.	Randy Krummenacher	Yamaha YZF R6	+8,778 s
9.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+9,288 s
12.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+33,358 s

SUPERSPORT-WM

Mandalika (RI) – 21. November 2021 23. WM-Lauf; 81,700 km über 19 Rdn. à 4,300 km; 19 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 40 Grad.

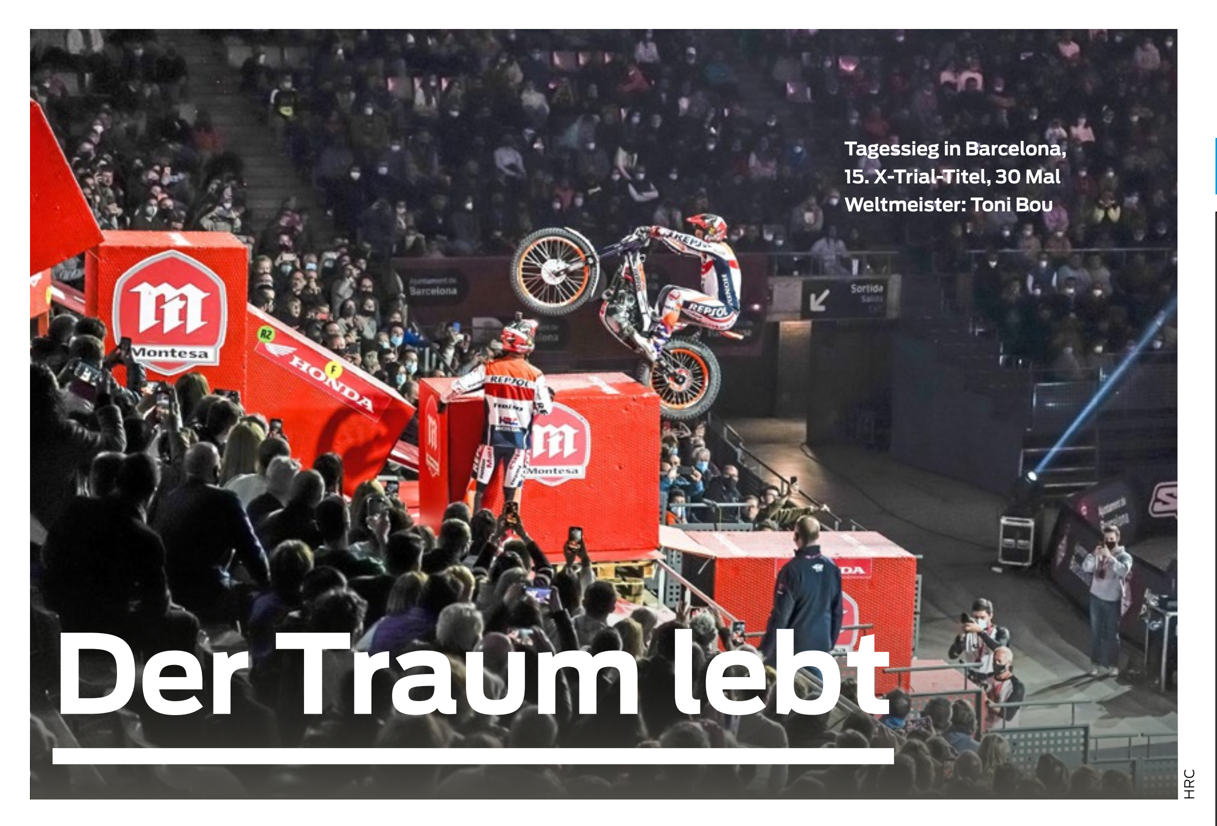
	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	30.57,804 min
2.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+0,419 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,640 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+0,714 s
5.	Raffaele de Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+1,802 s
6.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+6,922 s
7.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+11,873 s
8.	R. Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+12,659 s
9.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+13,807 s
10.	Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF R6	+19,522 s

WM-ENDSTAND FAHRER

1.	Aegerter	417 Punkte
2.	Odendaal	323
5.	Öttl	252
10.	Krummenacher	156
18.	Brenner	34
28	Hobelsberger	11
30.	Frossard	10

WM-ENDSTAND HERSTELLER

1.	Yamaha	570 Punkte
2.	Kawasaki	350
3.	MV Agusta	140



Tagessieg in Barcelona, 15. X-Trial-Titel, 30 Mal Weltmeister: Toni Bou

Der Traum lebt

HRC

Dass die Winter-Trial-WM bereits im November mit ihrem zweiten Lauf im Palau Sant Jordi in Barcelona ihr Ende und ihren X-Trial-Champion fand, ist Corona geschuldet. Dass der Weltmeister auch nach diesem Kurzprogramm Toni Bou heißt, liegt schlicht an der beinahen Unbesiegbarkeit des Katalanen seit rund 14 Jahren.

Von: **Thomas Schiffner**

Kommen wir zunächst zu den Selbstverständlichkeiten am letzten Sonntagabend in der katalanischen Motorsport-Kathedrale Palau Sant Jordi in Barcelona: Von neun Teilnehmern waren sieben Spanier, und niemand zweifelte an einem spanischen Sieg und an einem weiteren spanischen WM-Titel. Nach Toni Bous Triumph zwei Wochen zuvor in Andorra la Vella gab es auch kaum Zweifel darüber, dass der Ausnahmekünstler in Barcelona seinen 15. X-Trial-Titel in Folge, seinen 30. WM-Titel gesamt holen würde.

In dieser Richtung gab es keine Überraschungen. Auch wenn der Trial-Gott in Runde 1 in seiner Gruppe mit seinem vermeintlich schärfsten Rivalen, Adam Raga, mit sechs Punkten nur Platz 2 hinter Jaime Busto (2) belegte, während Raga (8) lediglich Dritter wurde.

Im Halbfinale setzte sich Bou dann mit sieben Punkten durch in Richtung Finale, während Raga als Zweiter (12) zwar Miquel Gelabert (14) hinter sich ließ, aber damit im Runners-Up-Finale um Platz 3 landete.

Überraschung Marcelli

Hier traf der 39-Jährige auf Jaime Busto und sicherte sich den dritten Podiumsplatz und gleichzeitig den zweiten WM-Rang 2021.

Im Finale musste Bou vor 6100 Zuschauern nun zur allgemeinen Überraschung nicht gegen Raga, sondern Gabriel Marcelli antreten, der einen Sahnetag erwischte und die beste Leistung seiner Karriere ablieferte. Dennoch schaffte Bous Montesa-Teamkollege die Sensation nicht und unterlag dem Rekordchampion mit 23 gegen 12 Punkte.

Marcelli war trotzdem überglücklich: „Letzte Saison war ich nicht auf meinem besten Level, aber das ist der beste Weg, um sich zu verbessern. In Barcelona ist das ein besonderes Erlebnis."

Toni Bou blieb, wie immer, gelassen: „Glücklicherweise hat mich der Fehler in Sektion 1 direkt nach dem Start in die Spur gebracht. Ich wusste, ich hatte ein schweres Heat mit Adam (Raga) in der gleichen Gruppe, ich musste es gut machen. Wir haben hart gearbeitet und die Dinge gut gemeistert. Wir leben einen Traum. 30 Titel nacheinander zu holen, ist eine großartige Leistung." ■



HRC

Der Traum lebt weiter: Toni Bou bleibt ungeschlagen

X-TRIAL-WM

Barcelona (E), 21. November

Finale	
1. Toni Bou (E), Montesa	12 Punkte
2. Gabriel Marcelli (E), Montesa	23
Runners-Up-Finale	
3. Adam Raga (E), TRRS	3
4. Jaime Busto (E), Vertigo	5
Runde 2	
5. Miquel Gelabert (E), GasGas	14

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 2 Läufen

1. Toni Bou	40 Punkte
2. Adam Raga	27
3. Jaime Busto	21
4. Gabriel Marcelli	18
5. Matteo Grattarola (I)	13
6. Miquel Gelabert	10
7. Jeroni Fajardo (E)	9
8. Toby Martin (GB)	2

NACHRICHTEN

DREI DEUTSCHE IM LANGBAHN-GP

Nur drei deutsche Fahrer dürfen am Langbahn-GP 2022 teilnehmen: der WM-Zweite 2021 Martin Smolinski, der Sechste Lukas Fienhage und Challenge-Sieger Max Dilger. Die drei permanenten Wildcards gingen an Kenneth Kruse Hansen (DK), James Shanes (GB) und Ex-Weltmeister Mathieu Trésarrieu (F). Mit Stanislaw Burza ist erstmals ein Pole permanent im GP.

RIESA AUF MÄRZ VERLEGT

In Riesa sollte am 8. Januar das erste Motorsport-Großevent in Deutschland 2022 stattfinden: der zweite Lauf zur Super-Enduro-WM. Wegen der dramatischen Pandemie-Entwicklung in Sachsen wurde der Lauf auf den 19. und 20. März verlegt – als Finale nach den Läufen in Lodz (4.12.), Jerusalem (20.1.) und Budapest (5.2.).

20 MXGP-RENNEN 2022

Motocross-WM-Veranstalter Infront Moto Racing hat den vorläufigen Kalender für die Saison 2022 bekannt gegeben. 20 WM-Läufe sind aufgelistet, darunter Euro-Klassiker wie Pietramurata, Teutschenthal oder Loket, aber auch Übersee-Rennen in Argentinien und Indonesien. Auftakt soll am 20. Februar im englischen Matterley Basin sein, das MXoN steigt in Red Bud (USA).

Motocross-WM 2022

20.02.	Matterley Basin (GB)
06.03.	TBA (RA)
20.03.	TBA
27.03.	Oss (NL)
10.04.	Pietramurata (I)
24.04.	Kegums (LV)
01.05.	Orlyonok (RUS)
15.05.	Riola Sardo (I)
29.05.	Arroyomolinos (E)
05.06.	Ernée (F)
12.06.	Teutschenthal (D)
26.06.	Jakarta (RI)
03.07.	Semarang (RI)
17.07.	Loket (CZ)
24.07.	Lommel (B)
07.08.	Uddevalla (S)
14.08.	Iitti-KimiRing (FIN)
21.08.	St. Jean d'Angely(F)
04.09.	Afyonkarahisar (TR)
18.09.	TBA
25.09.	MXoN Redbud (USA)

ARCHER

Verdient und mit Topwerten Weltmeister: Jeffrey Herlings

Ausschließlich Bestwerte

Die Motocross-WM 2021 ist Geschichte. 18 WM-Läufe voller Intensität und komprimiert auf sechs Monate mit dem Traumfinale in Italien zwischen den drei besten Piloten auf drei verschiedenen Marken. Schwer vorstellbar, dass dieses Level noch zu toppen wäre. Und schon dreht sich bereits wieder alles um die Team- und Markenwechsel sowie um den GP-Kalender 2022.

Von: **Frank Quatember**

Weltmeister Jeffrey Herlings war mit neun GP- und 15 Laufsiegen in jeder Beziehung der beste Fahrer 2021. Natürlich war der Niederländer mit drei Ausfällen aufgrund von Verletzung und einem technischen K.o. im Nachteil, gleichwohl geben die vielen kritischen Situationen Grund zur Sorge. Der KTM-Star sollte mit mehr Köpfchen und etwas weniger Adrenalin die neue Saison angehen, sonst droht ein Totalschaden. Anschauungsunterricht dafür findet er bei seinen Kollegen Romain Febvre (Kawasaki) und Tim Gajser (Honda). Vor allem der Franzose fuhr eine unglaublich konstante und ausgefuchste Serie und war ohne Ausnahme bei 36 Läufen in den Punkten, wenngleich auch nur einmal Tagessieger bei sechs Laufsiegen. Febvre war sogar besser als in seiner Goldsaison 2015, doch der unbändige Wille und enorme Speed von Herlings gaben den Ausschlag. In der alles entscheidenden Phase beim finalen Doppel-GP in Mantova riskierte Febvre viel, aber nicht mit der Brechstange, sondern mit der feinen Klinge. Was gegen den „Bullen von Brabant“ sicher die einzig richtige Taktik war.

Gajser verspielte Vorsprung

Die Überlegenheit von Herlings musste trotz immerhin vier Tagessiegen auch Titelverteidiger Tim Gajser anerkennen, doch der viermalige Weltmeister aus Slowenien schaffte es in der entscheidenden Phase zum Saisonende hin einfach nicht, seine Stärken voll auszuspielen. Und das in einer Saison, in der Gajser nach fünf Rennen mit mehr als 50 Punkten Vorsprung auf Herlings die WM-Tabelle anführte.

Den Kampf abseits des Podiums um Rang 4 gewann im Endspurt der Schweizer Jeremy Seewer auf der Factory-Yamaha. Ab dem GP von Sardinien hatte Seewer nach Corona und Pfeifferschem Drüsenfieber seinen Körper wieder im Griff und fing den angeschlagenen spanischen Holeshot-König Jorge Prado sowie Antonio Cairoli noch ab. Multichampion Cairoli hoffte bis zur Saisonhälfte auf den ersehnten Titel Nummer 10, doch nach dem fatalen Trainingssturz beim Heim-GP auf Sardinien platzte der Traum. Bis zum letzten Rennen blieb Cairoli aber hochpro-



ARCHER

Schlusspunkt eines Dramas: Febvre, Weltmeister Herlings, Gajser (v.l.)



SHOTBYBAVO

Konstanz führt zum Erfolg: MX2-Weltmeister Maxime Renaux

fessionell und unterstützte sogar seinen Teamkollegen Herlings auf dem Weg zum Titel. Was im KTM-Werksteam nicht unbedingt die Regel war …

Jacobis Höhen und Tiefen

Für den Thüringer Henry Jacobi (JM Honda) war es eine Saison mit Höhen und Tiefen, gute Auftritte wie in der Türkei oder Pietramurata wechselten mit Stürzen oder technisch bedingten Ausfällen. Platz 15 gesamt ist kein Beinbruch, aber da der Kampf um die Plätze in den Werks- und besten Privatteams immer schwieriger wird und finanzielle Aspekte Jahr für Jahr stärker in den Vordergrund rücken, sind die Karten des 25-Jährigen nicht gut. Beim Titelgewinn von Maxime Renaux in der MX2-Klasse war natürlich zu hören, dass Landsmann und Startwunder Tom Vialle ohne seine folgenschwere Verletzung Weltmeister geworden wäre. Doch hätte, wäre, wenn zählt am Ende nicht, und mit fünf GP-Siegen lag der Yamaha-Pilot fast gleichauf mit Konkurrent Vialle, der sechsmal das Tagespodium eroberte. Der Belgier Jago Geerts (Yamaha) war nach einer Saison mit einigen Ausrutschern mit WM-Silber gut bedient.



ARCHER

Ebenfalls heiß umkämpft in dieser Saison: die MX2-Klasse

Hofer ein Titelkandidat

Eine beeindruckende Saison legte der Österreicher René Hofer hin, besonders in Saisonhälfte 2 und mit seinem Laufsieg in Teutschenthal strotzte der Schützling von KTM-Manager Dirk Grübel vor Selbstbewusstsein. Dem ersten GP-Sieg in Pietramurata standen auch heftige Stürze gegenüber, doch Hofer trat in diesem Jahr klar aus dem Schatten seines Teamkollegen Tom Vialle heraus und wird um den MX2-Titel 2022 ein Wörtchen mitreden. Simon Längenfelder kam zwar nur einmal in Podiumsnähe, doch der 17-jährige Bayer liegt trotzdem voll im Plan. In seiner ersten kompletten WM-Saison verbesserte sich der deutsche GasGas-Pilot enorm und bekommt wohl die Chance, im neuen Team von Claudio de Carli und mithilfe von Coach Antonio Cairoli weiter zu reifen. ■

Saisonstatistik 2021

MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings hat in allen Daten Bestwerte, in der MX2-Klasse hat Tom Vialle mehr Siege als Weltmeister Maxime Renaux.

MXGP

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkte ges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Jeffrey Herlings	NL	KTM	708	9	15
2.	Romain Febvre	F	Kawasaki	703	1	6
3.	Tim Gajser	SLO	Honda	688	4	7
4.	Jeremy Seewer	CH	Yamaha	566	1	1
5.	Jorge Prado	E	KTM	562	1	3
6.	Antonio Cairoli	I	KTM	545	2	4
7.	Glenn Coldenhoff	NL	Yamaha	442	0	0
8.	Pauls Jonass	LV	GasGas	391	0	0
9.	Thomas Kjer Olsen	DK	Husqvarna	332	0	0
10.	Alessandro Lupino	I	KTM	319	0	0
11.	Ben Watson	GB	Yamaha	300	0	0
12.	Brian Bogers	NL	GasGas	290	0	0
13.	Jeremy Van Horebeek	B	Beta	232	0	0
14.	Calvin Vlaanderen	NL	Yamaha	203	0	0
15.	Henry Jacobi	D	Honda	188	0	0
16.	Brent Van Doninck	B	Yamaha	152	0	0
17.	Shaun Simpson	GB	KTM	126	0	0
18.	Alberto Forato	I	GasGas	119	0	0
19.	Arnaud Tonus	CH	Yamaha	119	0	0
20.	Benoit Paturel	F	Honda	110	0	0
21.	Kevin Strijbos	B	Yamaha	106	0	0
22.	Arminas Jasikonis	LT	Husqvarna	103	0	0
23.	Tom Koch	D	KTM	76	0	0
24.	Dylan Wright	CDN	Honda	75	0	0
25.	Matthys Boisrame	F	Kawasaki	62	0	0
26.	Ruben Fernandez	E	Honda	56	0	0
27.	Ivo Monticelli	I	Kawasaki	54	0	0
28.	Alvin Östlund	S	Yamaha	50	0	0
29.	Valentin Guillod	CH	Yamaha	49	0	0
30.	Lorenzo Locurcio	YV	KTM	47	0	0

MX2

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkte ges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Maxime Renaux	F	Yamaha	734	5	10
2.	Jago Geerts	B	Yamaha	610	4	5
3.	Tom Vialle	F	KTM	570	6	13
4.	Mattia Guadagnini	I	KTM	548	2	3
5.	Jed Beaton	AUS	Husqvarna	540	0	0
6.	René Hofer	A	KTM	527	1	2
7.	Kay de Wolf	NL	Husqvarna	478	0	1
8.	Thibault Benistant	F	Yamaha	413	0	2
9.	Ruben Fernandez	E	Honda	404	0	0
10.	Simon Längenfelder	D	GasGas	336	0	0
11.	Mikkel Haarup	DK	Kawasaki	326	0	0
12.	Wilson Todd	AUS	Kawasaki	316	0	0
13.	Isak Gifting	S	GasGas	279	0	0
14.	Andrea Adamo	I	GasGas	259	0	0
15.	Matthys Boisrame	F	Kawasaki	223	0	0
16.	Conrad Mewse	GB	KTM	203	0	0
17.	Roan van de Moosdijk	NL	Kawasaki	190	0	0
18.	Stephen Rubini	F	Honda	142	0	0
19.	Bastian Boegh Damm	DK	KTM	142	0	0
20.	Jan Pancar	SLO	KTM	136	0	0
21.	Petr Polak	CZ	Yamaha	78	0	0
22.	Gianluca Facchetti	I	KTM	63	0	0
23.	Brian Hsu	D	KTM	62	0	0
24.	Emilio Scuteri	I	TM	39	0	0
25.	Michael Sandner	A	KTM	33	0	0
26.	Glen Meier	DK	KTM	31	0	0
27.	Lion Florian	D	KTM	29	0	0
28.	Kevin Horgmo	N	GasGas	26	0	0
35.	Kevin Brumann	CH	Yamaha	14	0	0
43.	Paul Haberland	D	Honda	6	0	0



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



ASTON MARTIN*DB11 AMR V12 COUPÉ*, Neuwagen, 100 km, 470 kW (639 PS), Mariana Blue, 180.678,15 €, Verbr. l/100 km: 8,2 außero., 16,6 innero., 11,4 komb., CO2 265 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57507

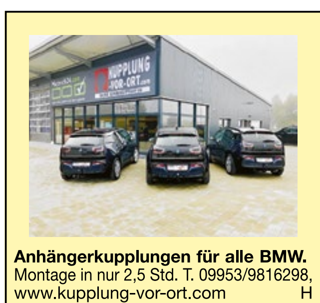


ASTON MARTIN *DBX*, Neuwagen, 100 km, 405 kW (551 PS), Sabiro Blue, 159.655,46 €, Verbr. l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 269 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/8009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57508



BMW



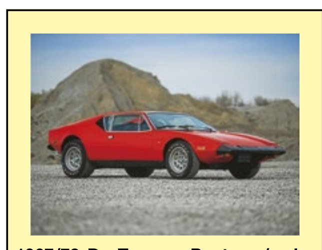
Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



BMW M3/M4, Winterräder, 19" OZ Ultral, HLT, Conti, RDKS, 8000 km. VB 1.700,-€. info@gundlach-consulting.de

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

De Tomaso



1967/78 De Tomaso Pantera / oder Mangusta in 1 a Zustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ferrari

Ferrari 512 TR/M gesucht. 0171-4167106 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Mercedes

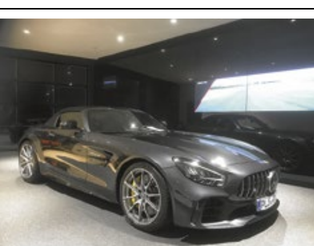


CL 600, Erstbesitz 2007, Bestzustand, nur 75000 km, Sommer-Chauffeurwagen, blau-met., Vollleder beige, 28.500,- €, Privatverkauf. Tel. 0172/8667555



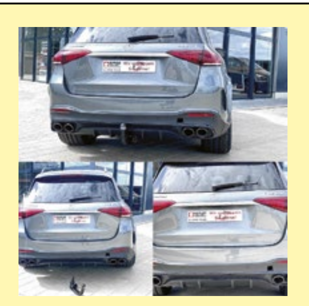
SL 500 Mille Miglia 417 Limited Edition, EZ 02/2016, 28900 km, 335 kW (455 PS), designo perlmuttweiss, Vollleder Nappa, LED, NR-Fzg. in makellosem Sammlerzustand, 86.900,- €. 66280 Sulzbach, Tel. 06897/505910221

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57489



AMG Einzelstück GTR Roadster1von1**** Daimler Werkswagen A. 1. Hand. Keine Serienproduktion*Einzelanfertigung*mit Nachweis, neuw., EZ 12/20, nur 6743 km, **1 of 1** VB 276.400,- €. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57541



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Morgan

Morgan Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. Tel. 0171-4167106 H

Oldtimer



Veritas Meteor 1949, Renngeschichte, komplett dokumentiert und authentisch. 1 von 3 originalen. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche



911 RUF Yellowbird, 28800 km, 197 kW (268 PS), gelb, RUF aufgebaut, Top Zustand, VB 101.911,- €. Claudia Heisinger, 93055 Regensburg, Tel. 0176/62041237

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57492

www.Rennsportshop.com



4 Winterräder Porsche Panamera 4S (971), Michelin Pilot Alpine 2x 265/45R19 + 2x 295/40R19, 6000 km gel., DOT 2517, wie neu, NP 10/2017, € 4.032,-, VB 1.850,- €. Pass. Schneeketten hinten, VB 149,- €. andre@tesseraux.com, 0177/2668899



911 2.7 Carrera MFI, EZ 09/1973, 210 PS, schwarz/beige, originalgetreu restauriert, Porsche-Geburtsurkunde, H-Kennzeichen, 165.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57534

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

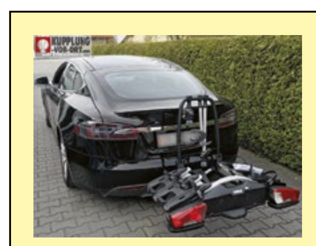


Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Kaufgesuche

Kaufe Ihren gepflegten Oldtimer, schnelle und unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0175/5473003

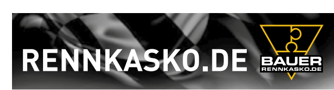


Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell – MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 50/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



NÜRBURGRING

Von der Döttinger Höhe bis zum GP-Kurs – eine Asphalt-Fräse frisst sich aktuell durch 2,5 Kilometer Nürburgring

Meister entgleist

F1 Grand Prix von Brasilien
MSa 49/2021

Peinlich, peinlich was die Mercedes-Teamleitung so von sich gibt, inklusive aller Gestiken. Dieses einst so souveräne Team fällt bei leichtem Gegenwind sehr schnell aus der Rolle und verliert zu häufig die Regeln eines fairen Wettbewerbs aus den Augen. Verbale Entgleisungen gibt es immer öfter. Mit Druck umgehen will auch gelernt sein!

Franz Josef Altholtmann
D-49479 Ibbenbüren

Erfahrung der DTM

Neue Hersteller in der Formel 1
MSa 48/2021

Es gab mal die alte DTM, eine interessante Tourenwagen-Serie mit vielen Teams und Marken. Durch die hohen Investitionen der großen Hersteller konnten viele nicht mehr mithalten. Zurück blieb eine Serie für Premium-Marken. Die Kosten gingen weiter in die Höhe, es kamen immer mehr Regeln, und am Ende ging es bergab. Jetzt zur Formel 1: Dort investiert Mercedes gigantische Summen und kauft sich quasi die Titel. Wenn jetzt Audi und Porsche noch einsteigen, dann erinnert Euch an die alte DTM. Wie sagte schon Bernie Ecclestone: „Wer braucht schon Automobilhersteller?"

Jan Arnts
NL-6295AH Lemiers

GT3-Zirkus

Editorial zum WEC-GT-Finale
MSa 48/2021

Früher betrieb man Motorsport mit Fahrzeugen, deren technische Voraussetzungen erfolgversprechend waren. Seitdem es die GT3-Klasse gibt, wird die Basis ignoriert, weil Marketing-Leute glauben, dass jeder dort teilnehmen können muss, der möchte. Und so fahren echte Sportwagen wie Porsche 911 oder Ferrari 488 gegen denkbar ungeeignete Modelle wie zum Beispiel Bentley Continental. Man muss die besten Autos über die BOP auf das Niveau der schlechtesten absenken! Diese Veranstaltungen haben wenig mit echtem Motorsport zu tun, vielmehr handelt es sich um künstliche Zirkus-, pardon, Marketing-Veranstaltungen.

Fred Rosterg
D-56422 Wirges

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



Die DSK-Events befinden sich in der Winterpause.
Weiter geht es mit dem Freien Fahren im Frühjahr 2022.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 26. November

20.00	Formel 1 Doha-Losail, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
23.20	NASCAR Cup Series, Phoenix (Wh.)	Sport 1+*

Samstag, 27. November

ab 09.55	Div. Motorrad-Events (bis. 12.40)	Motorvision TV*
15.30	Formel 1, Vettels Weg zum WM-Titel 2012	Sky Sport F1*

Sonntag, 28. November

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.30	WTCR Sotschi, Qualifying (Zus.)	Eurosport 2
10.00	WTCR Sotschi, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2
12.00	WTCR Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.00	IMSA-Sportwagen, Petit Le Mans (Zus.)	Motorvision TV*
19.30	Speed – Das Motorsportmagazin	Servus TV A

Montag, 29. November

01.50	Rallye-WM, Monza (Zus./Wh.)	Sport 1+*
19.00	WTCR Sotschi, 1. Rennen (Wh.)	Eurosport 2
20.00	WTCR Sotschi, 2. Rennen (Wh.)	Eurosport 2
21.20	Macau Bike Grand Prix 2021 (Zus.)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*

Simracing

Donnerstag, 25. November

20.30	F1 eSports Pro Championship, Austin **LIVE**	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Samstag, 27. November

06.00	Super GT Fuji, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
07.25	WTCR Sotschi, 1. Freies Training **LIVE**	Eurosp. Player*
	auch: www.facebook.com/WorldTouringCarCup	
10.25	WTCR Sotschi, 2. Freies Training **LIVE**	Eurosp. Player*
	auch: www.facebook.com/WorldTouringCarCup	
10.30	RX-WM Nürburgring (1), 1. Quali **LIVE**	RX+**
12.00	RX-WM Nürburgring (1), 2. Quali **LIVE**	RX+**
12.55	WTCR Sotschi, Qualifying **LIVE**	Eurosp. Player*
13.30	RX-WM Nürburgring (1), 3. Quali **LIVE**	RX+**
ab 15.00	RX-WM Nürburgring (1), HF & Finale **LIVE**	RX+**
16.00	RX-WM Nürburgring (1), Finale **LIVE**	redbull.tv

Sonntag, 28. November

05.30	Super GT Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
10.00	WTCR Sotschi, 1. Rennen **LIVE**	Eurosp. Player*
09.00	RX-WM Nürburgring (2), 1. Quali **LIVE**	RX+**
11.00	RX-WM Nürburgring (2), 2. Quali **LIVE**	RX+**
12.00	WTCR Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Eurosp. Player*
13.00	RX-WM Nürburgring (2), 3. Quali **LIVE**	RX+**
ab 15.00	RX-WM Nürburgring (2), HF & Finale **LIVE**	RX+**
16.00	RX-WM Nürburgring (2), Finale **LIVE**	redbull.tv

* kostenpflichtig **via www.fiaworldrallycross.com (kostenpflichtig)

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

27./28.11.	Rallycross-WM, Nürburgring	D
28.11.	Tourenwagen/WTCR, Sotschi	RUS
28.11.	Super GT, Fuji	J
28.11.	TCR DSG Europe, 2h Vallelunga	I

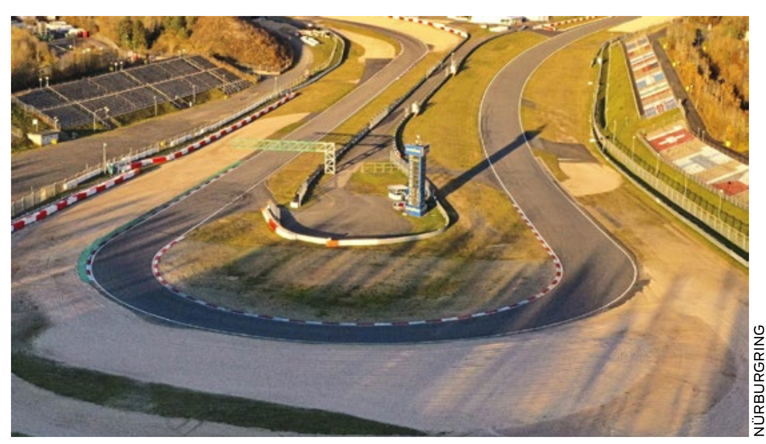
Motorrad

27.11.	Supercross, Paris	F

Vorschau


WILHELM

Formel-1-Interview: Lewis Hamilton stellt sich den Fragen der MSa-Reporter


NÜRBURGRING

Rallycross-WM: Wilde Allrad-Action in der Dunlop-Kehre des Nürburgrings



WTCR

Tourenwagen-Weltcup: Das große WTCR-Finale im russischen Sotschi



MOTOGP

MotoGP-Technik-Analyse: Wie verändern die neuen Bikes das Kräfteverhältnis?